

COCHES Y OSTENTACIÓN SOCIAL EN LA CÓRDOBA DE LOS SIGLOS XVII Y XVIII

Juan ARANDA DONCEL
Real Academia de Córdoba-IULCE

1. Introducción

A lo largo de las últimas décadas constatamos un creciente interés por el estudio de los carruajes en los siglos de la Modernidad, como lo evidencian los numerosos trabajos que han salido a la luz. Entre la abundante bibliografía cabe mencionar la obra de Alejandro López Álvarez que aborda el tema en sus distintas vertientes en la corte de los Austrias¹. También destacan las meritorias aportaciones de Álvaro Recio Mir referidas a Sevilla². Asimismo este autor ha prestado una atención especial a la trascendencia en el plano social que tiene el coche en América y Filipinas durante la etapa de dominio de la monarquía hispana³.

¹ *Poder, lujo y conflicto en la Corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de mano, 1550-1700*. Madrid: Ediciones Polifemo, 2007. Con anterioridad sobresalen los estudios recogidos en Eduardo Galán Domingo (coord.), *Historia del carruaje en España*. Madrid: Fomento de Construcciones y Contratas, 2005.

² «La construcción de coches en la Sevilla barroca: confluencias artísticas y rivalidades profesionales», en *Congreso Internacional Andalucía Barroca. I. Arte, Arquitectura y Urbanismo. Actas*. Sevilla: Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, 2008-2009, pp. 405-416. «Alamedas, paseos y carruajes: función y significación social en España y América (siglos XVI-XIX)». *Anuario de Estudios Americanos*, 72, 2 (2015), pp. 515-543.

³ *El arte de la carrocería en Nueva España. El gremio de la ciudad de México, sus ordenanzas y la trascendencia social del coche*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Universidad y Diputación de Sevilla, 2018. «Ostentación, luci-

Sin duda, el eco logrado en la historiografía constituye una prueba inequívoca del protagonismo que tiene el coche durante la segunda mitad del siglo XVI en la vida cortesana. La irrupción origina cambios en el ceremonial y etiquetas vigentes en la puesta en escena y actividades del monarca. La imitación de la nobleza de las prácticas reales contribuye a la difusión del uso de los carruajes como signo externo de riqueza y poder.

Con el fin de regular la utilización del coche se promulgan en el último cuarto de la centuria del quinientos distintas pragmáticas que establecen medidas restrictivas. La de 1578 ordena que únicamente puedan circular vehículos tirados por cuatro caballos, cuyo sostenimiento exige disponer de unos elevados recursos. El número de equinos se reduce a la mitad en 1593 con lo que resulta más accesible la posesión de un carruaje⁴. Unos años más tarde, 2 de junio de 1600, se permite que «todas y qualesquier personas, de qualquier estado y calidad que sean, puedan traer libremente en estos nuestros reynos, assí de rúa como de camino, coches y carroças y carros largos, y otros qualesquier, con solos dos cauallos: y que los que quisieren traerlos con quatro lo puedan hazer libremente sin pena alguna»⁵.

La pragmática real promulgada a comienzos de 1611 contiene una serie de restricciones y novedades que pretenden controlar el uso del coche. Entre ellas la preceptiva licencia del Consejo de Castilla para hacer nuevos vehículos. Al mismo tiempo, se ordena hacer un registro de los ya existentes en el plazo de un mes⁶.

miento y escándalo: los coches en las fiestas filipinas del siglo XVIII». *Laboratorio de Arte*, 24 (2014), pp. 185-200. «Caballos, sillas de manos y coches en Filipinas: los vehículos representativos en las entradas arzobispales en Manila como símbolos de estatus», en Salvador Bernabéu Albert, Carmen Mena García y Emilio J. Luque Azcona (coords.), *Filipinas y el Pacífico. Nuevas miradas, nuevas reflexiones*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2016, pp. 517-535.

⁴ Las pragmáticas reales se recopilan a finales del siglo XVIII por Juan Sempere y Guarinos, *Historia del luxo y de las leyes suntuarias de España*. Madrid: Imprenta Real, 1782. 2 v.

⁵ Archivo Municipal de Córdoba (AMC). *Disposiciones normativas y expedientes*, caja 15, documento 23.

⁶ «Primeramente prohibimos, que ninguna persona, de qualquier estado, o calidad, y condición que sea, pueda hazer, ni mandar hazer coche de nuevo, sin licencia del Presidente del nuestro Consejo, y que todos los coches, que hasta agora están hechos, se registren ante la persona, o personas que el dicho mi Presidente ordenare, para que se sepa y entienda los que al presente ay, y los que de nuevo después se hizieren, lo qual hagan dentro de treynta días de como esta nuestra carta fuere publicada».

A lo largo del siglo XVII y de la centuria siguiente salen a la luz normas con la finalidad de seguir regulando la utilización del coche y tratar de evitar los lujos introducidos en su ornamentación y en la ropa de los lacayos, cocheros y mozos de silla. La pragmática de Carlos II, expedida en 1684 y publicada en 1691, fija de manera pormenorizada los tejidos y adornos que deben emplearse en el atuendo⁷. También prohíbe los bordados de seda y oro en el interior de los vehículos, así como el brocado:

«Mandamos que de aquí adelante ningún coche, carroça, estufa, litera, calesa ni furlón se pueda hazer ni haga bordado de oro ni de seda, ni aforrado en brocado, tela de oro, ni de plata, ni de seda alguna que lo tenga, ni con franjas, ni trencillos ni otra guarnición alguna de puntas de oro ni de plata y solamente se puedan hazer de terciopelos, damascos o de otras qualesquiera telas de sedas de las fábricas en estos Reynos y sus Dominios o en Provincias amigas con quien se tuviere comercio»⁸.

Por último, la mencionada pragmática persigue asimismo eliminar el lujo de la decoración exterior que ofrecen las carrocerías:

«Y tampoco se han de poder fabricar los dichos coches, carroças, estufas, literas, calesas, ni furlones con labores ni sobrepuestos, ni labrados los pilares a lo Salomónico, historiadas, talladas ni en otra forma, ni vno ni otro dorado ni plateado, ni pintado con ningún género de pinturas de dibujo, entendiéndose por tales todo género de historiados, marinas, boscajes, ornatos de flores, mascarones, laços que llaman de cogollos, escudos de Armas, timbres de guerra, perspectivas y otra qualquier pintura que no sea de mármoles fingidos o jaspeados de vn color todo, eligiendo cada vno el que quisiere».

Durante la centuria del setecientos se reiteran las normas de las pragmáticas anteriores referidas al ornato de los carruajes. Lo mismo cabe afirmar respecto al número de animales que pueden llevar y las personas a las que está reservada su posesión, como lo refleja la orden

⁷ «Mandamos que las libreas de los Lacayos, Cocheros y Moços de sillas no se puedan traer de ningún género que no sea paño, sin ninguna guarnición, passamanos, galón, faja, ni pespunte al canto y sean llanos con botones también llanos. Y permitimos que los cuellos de los ferreruelos, tahalés y mangas puedan ser de terciopelos lisos o labrados de colores, como sean fabricados en España, sus Dominios o de Amigos, y medias de lana de colores y no de seda».

⁸ AMC. *Disposiciones normativas y expedientes*, caja 15, documento 37.

promulgada por Felipe V en 1723. En ella se especifican las numerosas profesiones que tienen vetada la propiedad del coche⁹.

Sin embargo, las limitaciones impuestas no son obstáculo para que el coche irrumpa con fuerza en la corte y a imitación suya en los núcleos urbanos de la geografía nacional, donde la nobleza y el alto clero van a jugar un papel decisivo en su difusión. Idéntico fenómeno se produce en la capital cordobesa, a pesar del gran arraigo que tiene la cría de selectos caballos y el arte de montar.

En efecto, la urbe andaluza goza de una indudable fama por sus caballos, como lo refrendan los testimonios de los viajeros extranjeros. El arte de montar, tanto a la jineta como a la brida, está muy extendido en la ciudad durante los siglos XVI y XVII, invirtiéndose cantidades elevadas en la adquisición de escogidos equinos que, en ocasiones, dan lugar a rivalidades familiares.

Al mismo tiempo, el caballo se convierte en un instrumento eficaz de ascenso social para aquellas personas que llegan a conseguir una desahogada situación económica y pretenden emular a la nobleza local. Un caso bien elocuente lo tenemos en el jurado del concejo Francisco de Aguilar, quien se ocupa en un principio en acarrear estiércol a una de las huertas de la periferia y posteriormente consigue un jugoso patrimonio de bienes rústicos y se aficiona a la cría de caballos¹⁰.

⁹ «Ordeno y mando que, desde el día de la publicación de esta Pragmática, no puedan tener ni traer Coches, Carrozas, Estufas, Calesas ni Furlones, los Alguaciles de Corte, Escrivanos de Provincia y Número ni otros ningunos; ni tampoco lo han de poder traer los Notarios, Procuradores, Agentes de Pleytos y de Negocios, ni los Arrendadores, sino es que por otro Título honorífico los puedan traer; ni los Mercaderes con Tienda abierta, ni los de Lonja, Plateros, Maestros de Obras, Receptores de esta Villa de Madrid, Obligados de Abastos, Maestros ni Oficiales de qualesquier Oficios y Maniobras, pena de perdición de ellos».

¹⁰ El autor de los *Casos notables de la Ciudad de Córdoba* nos describe el ascenso de este jurado de manera muy gráfica:

«En Córdoba están unos caballeros que se llaman Ceas. Una hija de uno de estos caballeros se enamoró de un mancebo, hijo del jurado Aguilar. Este jurado, a los principios fue tan pobre, que llevaba estiércol a una huerta que se llamaba la Huerta de Urías. Estuvo en ella algunos años, y ganó gran cantidad de dineros. Murió el amo que la tenía arrendada, y arrendola él, y dióse tan buena maña, que en pocos años compró la huerta y otras muchas posesiones, de suerte que vino a comprar una jurisdicción de la ciudad que cuesta trece mil ducados; y yo lo conocí jurado de Córdoba con harto fausto y grandeza; tuvo un hijo de muy buen tallo, y traíalo tan bien tratado, con un caballo y un escudero y sus pajes, todo lo cual encubrió el estiércol que su padre había echado. Andaba de ordinario con los caballeros, porque los prestaba y daba dineros, y también caballos, que los criaba su padre muy buenos».

El caballo es un claro signo de poder y ostentación, constituyendo una imagen habitual en la vida diaria local. Pruebas harto significativas vienen dadas por los frecuentes desplazamientos de los caballeros veinticuatro del municipio montando briosos corceles con motivo de su asistencia a celebraciones y actos de muy diversa índole.

Asimismo las exhibiciones ecuestres de la nobleza tienen su manifestación más importante en las fiestas de toros y juegos de cañas que se prodigan en la plaza de la Corredera y otros espacios urbanos. El alto poder de convocatoria refrenda la popularidad alcanzada, hasta convertirse en la diversión favorita de los cordobeses.

Sin duda, este ambiente que vive la ciudad es un caldo de cultivo apropiado que contribuye a la decisión adoptada por Felipe II de establecer las caballerizas reales en 1567 con el propósito de lograr una raza de caballo perfecto. La misión se encomienda a don Diego López de Haro, quien pone en marcha el proyecto con la adquisición de 1.200 yeguas y sus sementales, así como el señalamiento de las dehesas donde pastasen. Al mismo tiempo, se elige el solar, situado junto al Alcázar de los Reyes Cristianos, y se inicia la construcción de las dependencias que albergarían el nuevo organismo real¹¹.

También el caballo se erige en elemento dinamizador de la economía cordobesa con el desarrollo de una artesanía de lujo como los jaezes de plata que gozan de una fuerte demanda interior y exterior. El término jaez se aplica al conjunto de piezas labradas en materiales nobles que porta el caballo o utiliza el jinete en la monta: cabezada, brida, copa, petral, mochila, estribas y espuelas.

Esta manufactura se encuentra totalmente consolidada en la ciudad en el segundo tercio del siglo XVI, gracias a las artísticas labores de los plateros que crean modelos únicos. Uno de los más logrados es el jaez de estilo renacentista con aplicaciones de oro, plata y esmaltes que labran los jóvenes artífices Diego Fernández y Juan de Sevilla en 1548¹².

¹¹ Vid. Juan Carlos Altamirano Macarrón, *Las Caballerizas Reales de Córdoba*. Málaga: Edición del autor, 2001. Juan Aranda Doncel y José Martínez Millán, «Las Caballerizas Reales de Córdoba durante los siglos XVI y XVII: estructura administrativa e integración social», en Juan Aranda Doncel y José Martínez Millán (coords.), *Las Caballerizas Reales y el mundo del caballo*. Córdoba: Instituto Universitario «La Corte en Europa»-UAM y Córdoba Ecuestre, 2016, pp. 31-128. Juan Carpio Elías, *Las Caballerizas Reales de Córdoba en el siglo XVI. Un proyecto de Estado*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2017.

¹² «[...] son convenydos e concertados en esta manera de fazer anbos de conpañya por mytad un jaez de plata e horo, los esmaltes de obra del Romano, que se entiende

La valiosa pieza constituye una prueba bien elocuente del alto nivel alcanzado por este artículo de lujo en la capital cordobesa. Los jaeces elaborados en sus talleres tienen un reconocido prestigio, de ahí la existencia de una gran demanda por parte de la familia real y de la nobleza¹³.

La relevancia del mundo del caballo en la ciudad no resulta óbice para la importancia del uso del coche durante los siglos de la Modernidad. En los lustros finiseculares del quinientos se constata la actividad de un grupo de carroceros que reciben encargos de la nobleza local, prelados de la diócesis y prebendados del poderoso e influyente cabildo catedralicio.

El registro de coches llevado a cabo en febrero de 1611, en cumplimiento de la citada pragmática real promulgada a comienzos de ese año, contabiliza un total de 20, cuyos propietarios pertenecen en un elevado porcentaje -83 por ciento- a miembros de la aristocracia que ejercen jurisdicciones señoriales y desempeñan regidurías o veinticuatrías en el gobierno municipal. El 17 por ciento restante corresponde a capitulares de la catedral. Todos van tirados por caballos, si bien en su mayoría cuentan con dos equinos frente a un número reducido de cuatro.

Las licencias concedidas por el Consejo de Castilla a lo largo de los años 1611-1618 para tener coche corroboran de manera fehaciente el aumento de usuarios. Durante el citado período se expiden por el organismo real 28 autorizaciones a solicitud de nobles y prebendados de la capital cordobesa¹⁴.

Las cifras de carruajes incluidas en el registro de 1611 y de las licencias otorgadas están muy por debajo de la realidad, ya que las fuentes documentales aportan la identidad de otros muchos propietarios. Podemos afirmar que en el siglo XVII se generaliza en los estamentos privilegiados el uso del coche. Al mismo tiempo, se produce la sustitución de los caballos por mulas como animal de tiro, puesto que estas últimas ofrecen la ventaja de una mayor resistencia, fuerza y docilidad para su manejo en la conducción.

En la centuria del setecientos la urbe cordobesa cuenta con una elevada cifra de lujosos coches que causan la admiración de los visitantes. El testimonio aportado por los viajeros extranjeros, sobre todo ingleses,

pretal y encaladas y espuelas y cabeçadas y estriberas, lo qual an de començar a fazer desde oy dicho día hasta año y medio cunplido primero siguiente».

¹³ Vid. Juan Aranda Doncel, «Caballos y artes suntuarias en la Córdoba de los siglos XVI y XVII: los jaeces de plata», en Juan Aranda Doncel y José Martínez Millán (coords.), *op. cit.* pp. 129-166.

¹⁴ La relación nominal se recoge por Alejandro López Álvarez, *op. cit.* pp. 195-196.



Vista parcial de la plaza de la Corredera (foto Sánchez Moreno)

refrendan de manera inequívoca el hecho. En los primeros días de julio de 1774 llega el mayor W. Dalrymple, militar destinado en Gibraltar, quien escribe en su diario:

«Las personas de calidad tienen hermosos carruajes, recargados de dorados y de adornos; pero no hacen magnificencias más que los días de gala, porque los observan aquí tan exactamente como en la Corte: sus coches van tirados por mulas que hacen venir de la Mancha»¹⁵.

También los británicos Richard Twis y Henry Swindurne coinciden en destacar en tonos laudatorios el lujo de los coches que tienen ocasión de ver, remarcando que un buen número de ellos son modelos ingleses y franceses. El primero visita la ciudad en 1773 y muestra su sorpresa por la calidad y lujo de los coches, la bella estampa de los caballos y el boato de los lacayos con libreas bordadas:

«Nunca vi más lujosos carruajes en toda España, entre ellos catorce o quince coches, carrozas o faetones recientemente fabricados en Inglaterra y muchos más procedentes de París, y tuve la oportunidad de verlos a todos tirados por cuatro o seis bellísimos caballos grises, de largas colas y vistiendo los lacayos libreas bordadas en oro y plata»¹⁶.

Tres años más tarde Henry Swindurne expresa asimismo grandes elogios a los coches que participan en el desfile organizado como broche de oro a una corrida de toros celebrada en la plaza de la Corredera:

«No esperaba ver tanta elegancia en una ciudad del interior de España, con tantos y tan buenos carruajes ingleses y franceses, con vistosas libreas y excelentes caballos».

Los mencionados testimonios documentales avalan de forma bien elocuente la importancia del coche en la Córdoba de los siglos XVII y XVIII, siendo una expresión de la ostentación social y autoridad de que hacen gala el estamento nobiliario, los prelados de la diócesis y los prebendados de la catedral principalmente.

¹⁵ *Viajes de extranjeros por España y Portugal*. Recopilación, traducción, prólogo y notas por J. García Mercadal. III. Madrid: Editorial Aguilar, 1962, p. 651.

¹⁶ El testimonio de ambos viajeros los recoge Luis Lavaur, «El turismo español en el Siglo de la Ilustración (1715-1793) (III)». *Estudios Turísticos*, 91 (1986), p. 30.

Al mismo tiempo, los carruajes van a tener un notorio impacto en la estructura urbana, como lo prueban las reformas llevadas a cabo en las calles y las obras de conservación y mantenimiento para facilitar el tránsito de los numerosos vehículos que circulan. También plantean la necesidad de habilitar espacios donde exhibirse en los días festivos y celebraciones. Por último, generan una actividad económica desarrollada por carroceros y guarnicioneros, propiciando asimismo la ocupación de personas que ejercen la función de cocheros.

2. El uso del coche en la sociedad cordobesa

Los rasgos que definen la sociedad cordobesa en los siglos de la Modernidad son los propios del Antiguo Régimen. La población se halla dividida en estamentos que se caracterizan por una marcada rigidez. Aristocracia y clero constituyen los grupos privilegiados, frente a los integrantes del denominado estado llano en el que figuran personas con unos niveles económicos muy dispares. Acusados contrastes de riqueza también aparecen entre los nobles y eclesiásticos. Finalmente hay que destacar la presencia de extranjeros y minorías marginadas¹⁷.

Por razones de índole económica y social, el acceso al coche en Córdoba, al igual que en otros núcleos urbanos, va a estar reservado exclusivamente a una élite formada mayoritariamente por los llamados hijosdalgo notorios, titulares de la silla episcopal de Osio e integrantes del cabildo catedralicio. Junto a ellos también se halla representado un grupo reducido de hidalgos simples, inquisidores del tribunal del Santo Oficio y canónigos de la real colegiata de San Hipólito.

Las familias que componen la aristocracia suman una cifra bastante pequeña y en términos cuantitativos significan un exiguo porcentaje en el conjunto de la población. Sin embargo, en líneas generales gozan de un sustancioso patrimonio que genera unas pingües rentas. Asimismo se jactan de pertenecer a linajes de rancio abolengo. El poderío económico queda reforzado con el político al acaparar las veinticuatrías o regidurías del cabildo municipal¹⁸. Juegan un papel muy relevante en el control de la vida local y actúan en beneficio propio salvaguardando sus intereses.

¹⁷ Vid. Juan Aranda Doncel, *Historia de Córdoba. La época moderna (1517-1808)*. Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1984, pp. 35-64 y 213-226.

¹⁸ Acerca del estamento nobiliario y su permeabilidad social, vid. la obra de Enrique Soria Mesa, *El cambio inmóvil. Transformaciones y permanencias en una élite de poder (Córdoba, siglos XVI-XIX)*. Córdoba: Ayuntamiento, 2000.

En el censo de 1591 se contabilizan en la ciudad 233 hidalgos, una cifra que se incrementa a lo largo del siglo XVII y primeras décadas del siguiente, como lo evidencian los padrones elaborados para la elección de alcaldes ordinarios por el estado noble: alrededor de 300 en 1633, 371 en 1685-1686 y 402 en 1715.

Como hemos señalado, el estamento nobiliario no forma un grupo homogéneo en cuanto a nivel de rentas y prestigio social. Las fuentes documentales establecen dos grandes categorías, hijosdalgo notorios y simples. Los primeros representan un 40 por ciento del total y en ellos encontramos varios estratos. El más alto corresponde a los títulos de Castilla y les siguen en la escala los que ejercen jurisdicción señorial, los pertenecientes a las órdenes militares y los caballeros veinticuatro del concejo.

Los hidalgos simples ocupan el peldaño más bajo en el estamento nobiliario y sus efectivos humanos en el conjunto significan alrededor de un 60 por ciento. Entre ellos abundan los mercaderes, procuradores, abogados, escribanos públicos, médicos, boticarios, labradores y plateiros. Con el fin de lograr un mayor prestigio suelen tener la pretensión de conseguir un puesto de jurado en el gobierno municipal o una familiatura del Santo Oficio.

A tenor de la información aportada por las distintas fuentes documentales utilizadas, prácticamente todos los hijosdalgo notorios de la ciudad suelen poseer uno o dos coches. El registro llevado a cabo en 1611 permite conocer la identidad de los propietarios y de forma somera las características de los vehículos.

En la relación aparecen los veinticuatro o regidores del concejo don Francisco de Corral, don Alonso de Armenta, don Alonso de Guzmán, don Francisco Manuel de León, don Pedro de Angulo Rejón, don Diego de Aguayo y Godoy, don Luis Antonio Fernández de Henestrosa y don Alonso de Godoy Ponce de León. Junto a ellos encontramos a los señores de Fernán Núñez y Villaseca, el alférez mayor de la ciudad don Antonio Fernández de Córdoba y los caballeros don Diego Leonardo de Argote, don Lorenzo de las Infantas, don Alonso de Velasco y don Pedro Venegas de Morales.

También el censo de coches declarados, en cumplimiento de la pragmática real, contiene una interesante descripción de las carrocerías, materiales y adornos empleados. El señor de Fernán Núñez don Alonso de los Ríos posee «un coche de quatro caballos, de cordobán la caja y respuntada con respuntos de sedas, amarillo y clabazón dorada». Asimismo el cordobán y tejidos de seda se utilizan en el vehículo de don

Antonio Fernández de Córdoba: «un coche de cordobanes colorados con la clabazón dorada y con fluecos e rapacejos de seda colorada y naranxada y las cortinas del dicho coche de damasco azul y dorado»¹⁹.

Uno de los coches más lujosos pertenece al señor de Villaseca don Gome de Figueroa y Córdoba:

«Un coche de quatro caballos castaños, quel dicho coche es de quero naranxada con cortinas azules e amarillo de damasco y clabazón dorada, respuntado y colchado de lo mismo y guarniciones de quero para los caballos negras».

Idénticas características presenta el modelo de don Diego Leonardo de Argote, tirado por cuatro caballos²⁰. Excepcional es el caso del regidor don Pedro de Angulo Rejón, quien registra dos coches, uno de rúa y otro de camino:

«[...] pareció el señor don Pedro de Angulo Rejón, veinte e quatro de Córdoua, e dixo que registraba e registró dos coches, el uno aforrado en terciopelo carmesí, guarnezido con trenzuelas carmesíes y oro y la clabazón dorada, y el otro es coche de camino solo de madera y pintada la madera azul y los forros del encerado azules».

En su comparecencia ante la autoridad municipal el 7 de febrero de 1611 don Francisco de Corral manifiesta que utiliza un coche pequeño de cuatro caballos y le están fabricando otro más lujoso:

«[...] pareció el señor don Francisco de Corral, veinte e quatro de Córdoua, e dixo que registraba e registró un coche de quero leonado pequeño con trenzuelas amarillas e leonadas con clabazón de hierro y quatro caballos del dicho coche con sus guarniciones y otro coche que estaba haziendo, más tiempo de seis meses, de terciopelo carmesí con trenzuelas blancas e carmesíes e clabazón dorada»²¹.

¹⁹ AMC. *Disposiciones normativas y expedientes*, caja 15, documento 29.

²⁰ «[...] un coche de cordobán carmesí con cintas de seda carmesíes y flocadura de lo mismo y caguillas de seda de las mismas colores y amarillas e clabazón dorada e quatro caballos del dicho coche con sus guarniciones».

²¹ Francisco de Corral hereda el mayorazgo familiar en 1590 y en los lustros siguientes lo incrementa sustancialmente con la adquisición de bienes rústicos y urbanos. Al mismo tiempo, va a ser distinguido con varias concesiones reales que le dan un notorio prestigio en la escala nobiliaria, culminando este ascenso en 1629 con la compra de la jurisdicción señorial de Almodóvar del Río.

Entre los carruajes de dos caballos encontramos unos marcados contrastes. Uno de los más ricos es el que posee don Pedro Venegas de Morales, cuyo exterior «es de color naranjado con clabos dorados e flecos naranjados e carmesy con cortinas de damasco carmesy e naranjado»²². En cambio, el de don Alonso de Armenta es «un coche de los antiguos» y el de don Luis Antonio Fernández de Henestrosa «es de grana, llano, sin otra cosa».

El registro de coches de 1611 pone de manifiesto que los materiales más utilizados en su fabricación son cordobanes, tejidos de seda y clavazón dorada. Precisamente corresponden a los sectores artesanales más dinámicos de la economía local en el siglo XVI como son el del cuero, textil y metal²³.

La nómina de hijosdalgo notorios propietarios de coches se amplía con los que solicitan licencia al Consejo de Castilla para poderlos tener, en virtud de la pragmática real de 1611. Entre los 22 peticionarios aparecen cinco personas que registran sus vehículos en el mencionado año: don Diego de Aguayo y Godoy, don Pedro de Angulo Rejón, don Antonio Fernández de Córdoba, don Diego Leonardo de Argote y don Alonso de los Ríos²⁴.

A través de los protocolos notariales tenemos constancia de los coches, sillas de mano y literas que poseen los miembros de la nobleza local. En el inventario de bienes de don Juan de Aguayo y Castilla, realizado en agosto de 1607, encontramos «un coche de pesebrón con todos sus aderentes» y «una silla de manos de terciopelo carmesí bordada de oro con sus cortinas enceradas»²⁵. A mediados de marzo de 1626 el señor de Villaseca encarga las guarniciones de las cuatro mulas de un carruaje en las que debe ir grabado el escudo de armas del conde de Lu-

²² También llama la atención por su ornamentación el del regidor del concejo don Alonso de Godoy Ponce de León, quien registra «un coche de cordobanes azules y el encerado azul con trenzuelas azules e amarillas e tachuelas e florones dorados».

²³ Vid. José Ignacio Fortea Pérez, *Córdoba en el siglo XVI: las bases demográficas y económicas de una expansión urbana*. Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1981.

²⁴ Los otros 17 solicitantes que recoge en su monografía Alejandro López Álvarez son: Antonio de Bohórquez, Luis de Acevedo, Juan de Argote, Diego de Hoces, Pedro de Angulo, Gonzalo de Saavedra, Antonio de Córdoba, Rodrigo de Cañaveral Cárdenas, Arias de Acevedo, Pedro Gómez de Cárdenas, Pedro Gutiérrez de los Ríos, Andrés Fernández de Mesa y Argote, Juan de Aguayo, Luis Carrillo Carvajal, Fernando de los Ríos, Juan de Cabrera y Fernando de Saavedra y Angulo.

²⁵ Archivo Histórico Provincial de Córdoba (AHPC). *Protocolos de Córdoba*, legajo 17139, f. 298 v.

que²⁶. La concesión de este título de Castilla se otorga por Felipe IV el 31 de enero de 1624 en favor de don Salvador Egas Venegas de Córdoba, quien muestra un vivo interés en hacer ostentación de su nuevo estatus.

Tenemos constancia de que entre los bienes dejados por el señor de Villarviejo don Pedro de Cárdenas y Guzmán en 1635 figuran un coche tirado por cuatro caballos morcillos y «una silla de manos de baqueta de Moscobia forrada en realçado columni y oro y una litera bieja de terciopelo azul»²⁷. En el citado año el señor de la Vega de Armijo don Rodrigo de la Cerda y Mendoza deja a sus herederos con motivo de su óbito «un coche y dos mulas que lo tiran»²⁸.

El VII señor de Belmonte don Fernando Alonso Fernández de Córdoba fallece el 5 de enero de 1652 y en el inventario post-mortem de sus bienes aparece un coche y seis mulas del tiro con sus correspondientes guarniciones:

«Un coche con su encorado verde y por de dentro de baqueta de Moscovia y aderezado y corriente= Seis mulas del tiro del dicho coche, las quatro castañas, dos negras, de diferentes edades y las guarniciones de todas seis para el dicho coche»²⁹.

Las disposiciones testamentarias refrendan también el uso generalizado del coche por la nobleza local durante los siglos XVII y XVIII. Un

²⁶ «[...] otorgó Xpobal López, guarnicionero, bezino de la dicha ciudad en la collación de San Nicolás de la Ajerquía, ques conbenido y concertado con el señor don Gómez de Figueroa y Córdoua, cauallero de la horden de Calatraua y uisitador jeneral de la dicha orden, señor de la uilla del Enzinar de Uillaseca, bezino y veinte y quatro de Córdoua, en esta forma, quel dicho otorgante encarga y obliga de hazer unas guarniciones de quatro mulas de coche de baqueta negra con hebillas estañadas y en cada cauezada un escudo con las armas del señor conde de Luque, que son tres bandas açules en canpo blanco».

²⁷ Archivo Histórico de Viana (AHV). *Testamentarías*, caja 104, expediente 25.

²⁸ Rodrigo de la Cerda y Mendoza posee una veinticuatría en el concejo y viste el hábito de caballero de la orden militar de Calatrava.

²⁹ AHV. *Testamentarías*, caja 105, expediente 16. El señor de Belmonte posee también una nutrida colección de jaeces de plata para sus caballos y entre las piezas sobresale un bozal labrado en este metal con esmaltes de oro y figuras en relieve, destacando el escudo de armas del linaje familiar:

«Un voçal de plata, dorado con un esmalte de oro en medio y con el escudo de armas de Córdouas y Figueroas y todo levantado de medio relieue con algunas figuras enzi-ma de unos caualllos y con el pico a manera de pico de águila y en los ojos dos esmaltes de oro y con la caxa pequeña con su zerradura y llaue».

ejemplo lo tenemos en mayo de 1683 en la de la señora de Teba doña María Antonia Fernández de Henestrosa, quien manifiesta poseer «un coche de verano con cortinas de damasco verde y dos mulas castañas, que están en Córdoba la Uieja, y dicho coche tiene sus bidrieras de cristal y sus guarniciones»³⁰.

En marzo de 1704 otorga su última voluntad el señor de Cabriñana y Villarrubia don Fernando de Argote y Guzmán, quien dona el coche de su propiedad y el tiro de cuatro mulas a una de las hijas para que acuda con él a misa en el templo de los mercedarios³¹.

El inventario de bienes del conde de Torres Cabrera don Luis Fernández de Córdoba Cabrera, realizado con posterioridad a su muerte ocurrida en la madrugada del 4 de noviembre de 1785 sin haber testado, aporta una valiosa información acerca de los carruajes, animales de tiro, guarniciones y libreas que visten los lacayos, cuya tasación alcanza un valor de 18.750 reales³².

El mencionado aristócrata tiene en el conjunto de su patrimonio dos vistosos forlones valorados en 6.000 reales:

«Un Forlón encarnado y oro, vestido en terciopelo carmesí en tres mil y quinientos reales de vellón= Otro Forlón verde y oro, vestido en tripe verde en dos mil y quinientos reales de vellón»³³.

El conde de Torres Cabrera también es propietario de siete mulas y machos, utilizados como animales de tiro, que se tasan en 11.200 reales³⁴. El documento describe someramente el atalaje y guarniciones que se valoran en 2.250 reales:

³⁰ AHPC. *Protocolos de Córdoba*, legajo 14001, f. 91 r.

³¹ «Yten es mi boluntad de dejar como dejo por bía de legado a la dicha señora D^a. María de la Conzepción de Argote, mi hija, el coche azul y las quatro mulas para que baya en él a misa a Nuestra Señora de la Merced y pueda disponer y disponga dél a su boluntad como de cosa suya propia y se dé con sus enzerados y cortinas y demás que le perteneze porque así es mi boluntad».

³² AHPC. *Protocolos de Córdoba*, legajo 14404, ff. 1667 r.-1669 r.

³³ El conde de Torres Cabrera poseía asimismo «una silla cubierta pintada de verde vestida en tripe rosado en mil y seiscientos reales de vellón». El tripe es un tejido de lana o esparto parecido al terciopelo, empleado en los coches y en la elaboración de alfombras.

³⁴ «Una Mula llamada Pelegrina, negra, cerrada, de Silla de Tronco, en mil y doscientos reales= Un Macho castaño obscuro, llamado Capitán, de siete años, de Mano de Tronco, en mil y ochocientos reales vellón= Una Mula llamada Pastora, negra, cerrada, de Guía en mil y ochozientos reales vellón= Otro Macho llamado Platero, negro, de contraguía, cerrado, en mil y quinientos reales de vellón= Otra Mula castaña, de

«Un Tiro de hebillas de Metal con sus seis frenos y su silla y rendaje de correas, todo completo, en ochocientos reales= Otro Tiro de hebillas de hierro con sus frenos, silla y rendaje de correa, todo completo, en setecientos reales vellón= Quatro guarniciones de Tronco y quartas con hebillas de metal con sus quatro Frenos, silla y sus riendas, completo, en cuatrocientos y zinquenta reales de vellón= Un Rendaje de Seda de diferentes colores para seis mulas al pescante, completo de todo, en trescientos reales».

Por último, el inventario también hace referencia al colorista atenido de los lacayos que visten casacas pajizas y chupines encarnados:

«Quatro Casacas pajizas con buelta encarnada y quatro Chupines encarnados con franja de seda en las tapas y bueltas, demediadas, doscientos y zinquenta reales= Quatro Casacas pajizas y Chupines encarnados, viejas, no tienen aprecio= Tres Casaquillas viejas en zinquenta reales».

El poder económico de la nobleza local facilita la generalización del uso del coche desde los lustros finales del siglo XVI, alcanzando el fenómeno una mayor dimensión en las dos centurias siguientes. La utilización se convierte en un eficaz instrumento de pertenencia a un estamento privilegiado que se siente orgulloso de un linaje familiar. Al mismo tiempo, constituye un signo externo de riqueza y define un estatus social que se hace visible al conjunto de la población.

El carruaje es un símbolo de distinción que asimismo afianza y refuerza la autoridad de los que ejercen cargos o forman parte de instituciones como el cabildo municipal. En este sentido conviene tener presente que los nobles participan de lleno en este órgano de gobierno al monopolizar las veinticuatrías o regidurías, de ahí que el caballo va a ser sustituido definitivamente por el coche en los desplazamientos urbanos para asistir a los numerosos actos públicos.

Especial relevancia tiene el uso del coche en el siglo XVIII, como lo prueban de manera inequívoca los acuerdos capitulares. Entre los festejos organizados para celebrar los éxitos militares de las tropas de Felipe V en el sur de Italia en 1718, se programa una función de acción de gracias en la catedral a la que «se acordó asistir en coches, com-

Silla delantera, de siete años, llamada la Niña, en mil y ochocientos reales de vellón= Otra llamada Chispa, castaña obscura, de Mano delantera, zerrada en mil y seiscientos reales vellón= Otra llamada Capitana, que haze de Periconas, castaña obscura, cerrada, en mil y quinientos reales vellón».

bidándose a la Nobleza para que desde las casas capitulares se fuese a la Yglesia»³⁵.

Asimismo la corporación municipal se traslada en carruajes el 27 de junio de 1771 al templo parroquial de San Pedro para asistir a un acto religioso por el feliz alumbramiento de la princesa de Asturias. El orden de la comitiva se especifica por el escribano mayor del cabildo:

«[...] entraron en el primer coche los dos Mazeros, en el segundo el Portero maior y Ajente de esta Ciudad, en el terzero dos señores Jurados y nos los Escribanos y en los siguientes los demás señores Jurados y los últimos, que iban presidiendo, iban los Cavalleros veinte y quatos, rixiéndolos el señor Corregidor, y detrás el coche de Recámara, en cuya forma con el clarín delante se encaminó la Ciudad a la Yglesia Parroquial de San Pedro»³⁶.

El nutrido cortejo, formado por un total de ocho regidores, cuatro diputados del común y quince jurados, ofrece una estructura jerarquizada en consonancia al estatus social. El mismo protocolo se aplica en la asistencia al que se programa con el mismo motivo en la ermita donde recibe culto la venerada imagen de san Rafael. Los únicos cambios consisten en la presencia de un piquete de cuatro soldados y un cabo de caballería delante y dos coches de recámara detrás³⁷.

Normalmente los regidores ofrecen sus coches al concejo para los traslados y asistencia a los actos públicos corporativos. Sin embargo, en ocasiones hay alguna resistencia, como ocurre en el llamamiento hecho en octubre de 1801 para acudir a la fiesta en honor a san Rafael en el templo conventual de Madre de Dios³⁸. Con la pretensión de evitar esta

³⁵ AMC. *Actas capitulares*, 6 de agosto de 1718, libro 227, s. f. Dos lustros antes, con ocasión de la toma de Tortosa por el candidato francés al trono español en el curso de la guerra de Sucesión, tiene lugar un tedéum para el que están convocados los caballeros veinticuatro y jurados en «las casas del ayuntamiento con coches, los que los tubieren, para desde ellas salir la Ziudad a la Santa Yglesia Cathedral».

³⁶ AMC. *Actas capitulares*, 20 de junio de 1771, libro 280, s. f.

³⁷ «[...] a las ocho y media de la mañana entraron en el primer coche los dos Mazeros, en el segundo el Portero maior y Ajente de esta ciudad, en el tercero quatro señores Jurados y en el quarto otros dos señores Jurados y Nos los Escribanos y siguiendo los demás Jurados, Diputados del Común y señores Veintiquatos, presidiendo el señor Corregidor y detrás dos coches de Recámara, en cuya forma, con una partida de quatro soldados y un cabo de caballería delante, se encaminó la Ciudad a la Hermita del santo Archánjel señor Rafael, nuestro conocido Custodio y Tutelar».

³⁸ «[...] expuso haver acudido a solicitar de varias personas, individuos de este Ayuntamiento, se sirviesen franquear a la Ciudad sus coches para el día de mañana y sola-

situación en un futuro se acuerda una semana más tarde «se asista como hasta aquí en coches y que a este fin se pase recado a cada uno de los señores Capitulares que lo usan para que, por el honor del Cuerpo, se sirvan facilitar respectivamente los suyos en las ocasiones en que la Ciudad los necesite y se pidan a su nombre»³⁹.

Sin embargo, el recibimiento de visitantes ilustres propicia la ocasión para que los caballeros veinticuatro y los demás miembros de la nobleza se vuelquen en favor del llamamiento del concejo y acudan solícitos con sus coches.

La acogida dispensada al príncipe florentino Cosme de Médicis en diciembre de 1668 reúne a un total de 14 carruajes tirados por troncos de seis y cuatro animales:

«El corregidor Cristóbal Muñoz de Escobar vino al encuentro de S. A. con siete carrozas de a seis llenas de nobles hasta más allá de la mitad del camino. En el camino de regreso se encontraron otros troncos de seis y de a cuatro, los cuales se incorporan a la fila, por lo que en la puerta de la ciudad llevaba S. A. detrás catorce carrozas, la mayor parte de a seis»⁴⁰.

A comienzos de mayo de 1729 se realizan los preparativos para recibir a los infantes Luis Antonio y María Teresa que transitan por la ciudad en dirección a la capital hispalense. Con este motivo el concejo acuerda salir en coches a darles la bienvenida e invitar a la nobleza para que participe en el acto⁴¹. Posteriormente, en octubre de 1731, el concejo tiene noticia de que el infante Carlos pasará por Córdoba camino de

mente el señor Corregidor y el señor Marqués de Lendines los habían ofrecido, pues los demás señores veinte y quattros que los tienen y otros particulares, a quienes havía ido a pedirlos se los havían negado, sobre lo qual [...] la Ciudad acordó se proporcionen para mañana los que se puedan, de forma que se asista, aunque se baya con estreches, y que para tratar en el particular para en lo subcesivo se cite a Cavildo general en donde se manifieste los pocos coches que se encuentran quando son necesarios para alguna función pública a que tiene que asistir el Ayuntamiento».

³⁹ AMC. *Actas capitulares*, 6 de noviembre de 1801, libro 310, s. f.

⁴⁰ Antonio Guzmán Reina, «Córdoba en el viaje de Cosme de Médicis (1668)». *Boletín de la Real Academia de Córdoba*, 64 (1950), p. 108.

⁴¹ «La Ciudad acordó salir a rezevir a sus Altezas fuera de los muros desta ciudad y que para función tan del lustre y pundonor esta Ciudad se comvide a la primera Nobleza della y que se forme en las casas capitulares de donde salga en coches a rezevir y benir sirviendo a sus Altezas hasta su aposentamiento y que el día en que sus Altezas salgan desta ciudad a continuar su jornada, la Ciudad y Nobleza salgan sirviendo en la misma disposición hasta donde mandaren sus Altezas».

Italia y con el fin de agasajarle acuerda «salir en los más luzidos forlones que puedan prebenirse a rezebir a su Alteza en el Puente Viexo»⁴².

A principios de agosto de 1782 el alcalde mayor en funciones de corregidor José Carrillo de Rueda recibe una real carta-orden del gobernador del Consejo de Castilla, comunicándole la próxima llegada a la ciudad del conde de Artois. Los ediles toman el acuerdo de hacerle el recibimiento acostumbrado, saliendo a extramuros en coches en compañía de la nobleza:

«Acordó que la Ciudad, formada en coches y combidando a la Nobleza a este fin para que sea con el maior lucimiento, salga a recibir a S. A. a extramuros en la misma forma que de costumbre»⁴³.

También resulta muy lucido el acto de la llegada de las reliquias de la cabeza de san Gregorio Ostiense, procedentes de Écija en la tarde del 23 de enero de 1757. Una diputación municipal en cuatro carrozas, escoltada por un piquete de soldados de caballería y precedida por el clarín, se dirige a las afueras para dar la bienvenida:

«La tarde del zitado día veinte y tres salió la diputación compuesta de los señores don Martín de Guiral y don Fernando Muñoz, veinte y quatos, asistida de su portero maior, ajente y porteros de maza, en quatro luzidas Carrozas, escoltada de un piquete de cauallería del rejimiento de Dragones de Frisia, a los que antezedía el clarín, y se dirijieron a el camino del Puente Biejo y en las zercanías desta ciudad encontraron el coche de los señores comisarios [...] y, desmontados todos, adoraron la Santa Reliquia y con el mismo aparato dieron en sus coches la buelta a esta ciudad»⁴⁴.

En ocasiones, los capitulares recurren al alquiler de coches y caballos para realizar las visitas de cortesía a personas distinguidas que se encuentran en la ciudad, como lo corrobora la relación de gastos presentada en febrero de 1725 por el portero mayor del ayuntamiento⁴⁵.

⁴² AMC. *Actas capitulares* 18 de octubre de 1731, libro 240, s. f.

⁴³ El conde de Artois, miembro de la familia real francesa, hace su entrada en la ciudad en la mañana del 12 de agosto.

⁴⁴ La reliquia de san Gregorio Ostiense recorre numerosas poblaciones de la geografía nacional para impetrar su intercesión en las plagas de langosta y paulilla que habían ocasionado graves daños en los sembrados.

⁴⁵ «En este Cauildo se leió una relazi3n jurada de Don Diego de Vargas, portero maior, de lo que a gastado en los cocheros y en los alquileres de cauillos para el clarinero en

Asimismo desde finales del siglo XVI el uso del coche se halla muy extendido en las personas integrantes del alto clero secular. Tanto los prelados de la diócesis como los prebendados del influyente cabildo catedralicio poseen carruajes que exhiben en sus desplazamientos por la ciudad. Al igual que en el estamento nobiliario, sirven para destacar y hacer visible la autoridad que representan ante el conjunto de la sociedad cordobesa. También es una forma de exteriorizar el poder y prestigio.

La diócesis de Córdoba es una de las más importantes y atractivas de la corona de Castilla por el valor de sus rentas que suman en 1633 un total de 42.000 ducados⁴⁶. Desde 1537 estos ingresos se hallaban gravados con una serie de pensiones a favor de algunas personas o bien de los obispados más pobres. Las cargas impuestas por los monarcas pueden alcanzar una tercera parte.

Una buena cantidad de los elevados recursos se dedica a servicios económicos a la corona, edificación y reparación de templos, fundación de obras pías y limosnas a los pobres en tiempos de carestía. Los crecidos gastos de las labores de construcción del crucero de la catedral y el socorro a los menesterosos en circunstancias difíciles, originadas por epidemias y sequías, llegan a consumir prácticamente las rentas en algunos años.

Por lo general, las personas nombradas para gobernar la diócesis cordobesa han acumulado experiencia al frente de obispados más modestos o han prestado servicios en diversos organismos estatales y ocupado puestos influyentes en la corte como el de confesor del rey⁴⁷.

Tenemos constancia documental de la utilización del carruaje por los titulares de la silla episcopal desde las postrimerías de la centuria del quinientos. Uno de ellos es Fernando de la Vega y Fonseca, cuyo vehí-

las visitas que se an hecho por Ciudad hasta oy día de la fecha que ymporta ziento y setenta reales y seis maravedís».

⁴⁶ La extensión de la diócesis coincide básicamente con la de la provincia de Córdoba. No obstante, en la zona septentrional incluye Chillón y Palacios de Guadalmez – localidades pertenecientes en la actualidad a Ciudad Real– y en el sector meridional a Villanueva de Tapia, población que hoy forma parte de la circunscripción administrativa de Málaga. Fuera de la demarcación territorial del obispado se encuentran Priego y Carcabuey, sujetas a la autoridad del abad de Alcalá la Real, y Benamejé y su aldea Palenciana, dependientes de la jurisdicción *vere nullius* del priorato de San Marcos de León.

⁴⁷ Vid. la obra de Juan Gómez Bravo, *Catálogo de los Obispos de Córdoba y breve noticia de su Iglesia Catedral y Obispado*. 2 v. Córdoba: En la Oficina de D. Juan Rodríguez, 1778.

culo sirve de referencia para uno de los encargos que recibe el maestro de coches Juan de Escobar⁴⁸.

A principios de 1598 el obispo Francisco Reinoso Baeza visita el ayuntamiento y los capitulares acuerdan la forma de recibirlo si viene en coche. El mismo protocolo se aplica en la realizada por fray Diego de Mardones a finales de mayo de 1613⁴⁹.

Conocemos el nutrido parque móvil episcopal en las últimas décadas del siglo XVIII en el que encontramos lujosos carruajes franceses e ingleses. El obispo Baltasar de Yusta Navarro hace donación el 2 de junio de 1786 a su sobrino de un coche francés de color verde recién adquirido en Madrid y tres mulas⁵⁰. La entrega del mismo se realiza el 2 de enero de 1788, pocos días después del fallecimiento del prelado.

El documento por el que se formaliza el acto de posesión aporta una valiosa y minuciosa descripción de las características del vehículo:

«Un coche francés, caja berde, molduras doradas con el fuego encarnado, vestido de terciopelo rizo carmesí con flueques, trenzas y borlas encarnadas con cortinas y resortes, almohadones forrados del mismo terciopelo con sopandas, vientos y cabezeros»⁵¹.

En la mencionada fecha el canónigo Baltasar de Yusta Lamparero también recibe «dos guarniciones de tronco con silla, cabezadas y fre-

⁴⁸ Fernando de la Vega y Fonseca rige los destinos de la diócesis cordobesa en 1591 durante un corto período de cinco meses.

⁴⁹ «La Ciudad, abiendo tenido noticia que ya el señor obispo y la diputación que con su señoría benía en su coche se apeaua a la puerta maior destas casas de Cauildo, se leuantó la dicha Ziudad por su horden y el señor corregidor que presidía en este Cauildo y vajaron por la escalera abajo hasta la dicha puerta, donde llegó el señor corregidor y caualleros veintiquatros más antiguos donde se encontraron al señor obispo y se hicieron comedimiento los unos a los otros».

⁵⁰ «[...] estando en el Palacio Episcopal en una de las salas de recevimiento, se hizo presente el Yllmo. Señor Don Baltasar de Yusta Navarro, por la gracia de Dios y de la Santa Sede Apostólica obispo de esta dicha ciudad, del Consejo de su Magestad, y expresó en mi presencia y de dos testigos que se nominarán, que por el amor que profesa al Señor Don Baltasar de Yusta Lamparero, presbítero, canónigo de la Santa Yglesia Cathedral de esta dicha ciudad, deseando en todo contribuir a su combeniencia y commodidad y en remuneración del cuidado y zelo con que asiste a su Yllma. y procura en todo proporcionarle sus alibios, ha venido en hazer en su favor donación gratuita de un coche francés verde que ha venido de Madrid para dicho Yllmo. Señor Obispo y también de tres Mulas llamadas, una la Pulida, otra la Coronela y la otra la Saldaña, de distintas edades y pelo, propias de su Yllma.».

⁵¹ Archivo General Obispado de Córdoba (AGOC). *Expolios y vacantes*, caja 9639, expediente 9.

nos con evillas de yerro y tirantes de cáñamo que son pertenecientes al guarnés que fue de su Yllma.».

Entre los bienes integrantes del expolio del obispo Yusta Navarro que salen a la venta en almoneda figuran tres carruajes. Uno de ellos es un forlón de color caoba, vestido de media grana, que se valora en 2.200 reales y se da al maestro de coches Isidro Cancelada en 600 reales por «estar deteriorado y no haber salido comprador alguno para él». Idénticas circunstancias justifican la entrega de una berlina de estilo francés del mismo color a don Rodrigo de la Vera Magallanes por un precio inferior al de la tasación⁵². Por último, el hospital del Cristo de la Misericordia recibe en concepto de limosna para su servicio «un forlón color nubado, apreciado en tres mil reales».

Sin duda, el arzobispo Antonio Caballero y Góngora es el titular de la diócesis que dispone de un mayor número de lujosos coches para su uso, como lo refrenda el inventario de los bienes que en 1792 se hace cargo el mayordomo Diego Carro Díaz, clérigo ilustrado que interviene posteriormente en la fundación de Nueva Carteya⁵³.

En la extensa relación encontramos media docena de carruajes, cuyos modelos, características y tasación se especifican de forma pormenorizada. La valoración más alta -40.000 reales- corresponde a un coche de gala inglés:

«Un coche de Gala Ynglés ricamente concluido, charolado de morado y guarnecido, vestido interiormente de paño blanco, cortinas de tafetán de igual color, guarnecidas de flueque, sus correspondientes resortes, pescante con su almoadón del mismo paño y flueque, con quatro christales finos y quatro persianas, montado sobre muelles de hierro, cajón de tambor con su martillo, llaves de puerta para los ejes con dos juegos de ruedas y todo finamente acabado, lo aprecian en quarenta mil reales de vellón».

El segundo vehículo es una berlina de gala inglesa que se aprecia en 35.000 reales:

«Una berlina de Gala Ynglesa finamente concluida, charolada color de aceytuna con una vistosa orla, vestida en su interior de paño

⁵² «En don Rodrigo de la Vera Magallanes una Berlina a la Francesa, color de caoba, apreciada en mil y quinientos reales, se le dio por no haber parecido compradores ni quien diese más en quinientos reales».

⁵³ AGOC. *Expolios y vacantes*, caja 9644, expediente 14.

blanco, cortinas de tafetán blanco, guarnecidas de flueque de igual color y verde, sus correspondientes resortes, barras de yerro, dos ejes de sombrerillo de rosca, pescante al ayre de fierro sobre dos palomillas, su correa y ebillaje completo, almoadón del mismo paño y flueque, clabada de lanteguela la franja de oro labradas con dibujo, guarnecida de moldura plateada todo su mazizo, con quatro vidrios finos y quatro persianas de baraja, con muelles a la ynglesa de hierro y estribos por dentro de tres dobleces con dos juegos de ruedas y toda ricamente atildada».

En las dependencias del palacio episcopal se guardan asimismo otros dos vehículos ingleses ordinarios que se aprecian en 9.000 y 6.000 reales⁵⁴. En la nómina de lujosos carruajes también aparece un coche de gala a la española, valorado en 7.000 reales, que se había adquirido del expolio del obispo Baltasar de Yusta Navarro:

«Otro Coche de Gala a la Española, que el referido caballerizo espresó fue comprado del Espolio del Yllmo. señor Yusta, el que está forrado en terciopelo rizo de color de canario, su dibujo verde, flueques de cartulina del mismo color, tachoneado de bronce fino sus correspondientes resortes: tres christales finos y pescante sobre yerro, que apreciaron en siete mil reales».

Completa la relación una berlina a la española, cuya tasación asciende a 4.000 reales:

«Una Berlina a la Española con quatro ruedas encarnadas y colgada de carruchones con pescante, caja a la francesa pintada de verde: molduras doradas, quatro christales entrefinos, forrada en paño blanco, franjas blancas y azules, con quatro cortinas de tafetán azul, ejes de madera, que apreciaron en quatro mil reales».

⁵⁴ «Otro Coche Ynglés más ordinario, charolado de negro claro, de viga y quatro asientos y quatro ruedas, dos ejes de fierro con sombrerillo de rosca, tambor debajo del pescante, quatro muelles con correa y ebillaje completo, la caja con quatro vidrios finos, persianas de tablero vestido de paño blanco, cortinas de tafetán con sus resortes, pescante ygal a la colgadura tapavidrios de peynazo con sus tablerizos y dos estribos de un doble, con molduras y escudillos de latón, que apreciaron en nueve mil reales.

Otro Coche Ynglés más ordinario charolado de morado y forrado en fondo carmesí de quatro asientos, ruedas dobles, juego de una viga, dos ejes de yerro: sombrerillo de rosca: quatro muelles colgado de medios correones y sus aldabones en la caja: quatro christales entrefinos, dos estribos por dentro de doblez de un paso, su correa y ebillaje completo, que apreciaron en seis mil reales».



Retrato del arzobispo Antonio Caballero y Góngora
(foto Sánchez Moreno)

El arzobispo Antonio Caballero y Góngora utiliza en sus desplazamientos por la capital cordobesa otros medios, como una silla de mano descrita en el inventario:

«Una silla de mano del uso de S. E. pintada de azul con filetes dorados, forrada de terciopelo carmesí, de lo que son sus dos correones con tres buenos cristales, comprada en Córdoba».

El mencionado prelado también guarda en sus caballerizas alrededor de una veintena de sillas de montar, de las que dos suele utilizar, a tenor de la información aportada por la documentación⁵⁵.

El uso del coche, como exponente de prestancia social, poder y autoridad, también lo encontramos muy extendido en los miembros del cabildo catedralicio, especialmente entre las dignidades y canónigos⁵⁶. Estas prebendas tienen un gran atractivo por los sustanciosos ingresos que perciben sus titulares. La riqueza de la denominada mesa capitular está basada en las numerosas propiedades rústicas y urbanas, así como en las voluminosas rentas por diferentes conceptos, entre los que sobresalen los diezmos⁵⁷.

El desempeño de esas prebendas exige el cumplimiento de una serie de requisitos, como haber recibido orden sacra, legitimidad, limpieza de sangre y edad mínima de catorce años para entrar en el disfrute del be-

⁵⁵ «*Sillas de montar*. Una silla del uso de S. E. con mantilla y tapafundas de terciopelo morado, guarnecidas de galón de oro y completa de todos sus herrages= Otra silla hordinaria hecha en Lucena para dar escuela a los potros con mantilla de paño azul guarnecida de un galoncillo de seda= Otra rica para el uso de S. E. forrada de terciopelo encarnado con galón de oro, herrage dorado, correage de tafite, hecha por dirección de Don Juan de Castro= Catorce sillas de montar con una que tiene en su poder Don Antonio Velasco, completas más o menos, y del mismo modo tratadas, deviendo prevenirse que una de éstas con todos sus arreos, en nueve de Jullio de noventa y uno, el cavallerizo la entregó a Don Joaquín Arali, la que no a debuelto».

⁵⁶ La distribución por categorías de los cincuenta y ocho beneficios del cabildo catedralicio cordobés se especifica en los estatutos recopilados por el obispo fray Bernardo de Fresneda y publicados en 1577. A la cabeza figuran ocho dignidades: deán, arcediano de Córdoba, maestrescuela, arcediano de Castro, chantre, arcediano de Pedroche, tesorero y prior. Hay veinte canonjías y a partir de 1559 una de ellas se aplica al mantenimiento del tribunal del Santo Oficio. También existen diez raciones y veinte medias raciones.

⁵⁷ Rafael Vázquez Lesmes, *Córdoba y su cabildo catedralicio en la Modernidad*. Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1987. María Dolores Muñoz Dueñas, *El diezmo en el obispado de Córdoba (1750-1845)*. Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1988.

neficio. Los canonicatos de oficio –magistral, doctoral, lectoral y penitenciario– se cubren mediante oposición y los candidatos deben poseer algún grado académico expedido por los establecimientos universitarios de la corona de Castilla o por el prestigioso de Bolonia⁵⁸.

En el registro de coches llevado a cabo en febrero de 1611 en la urbe cordobesa aparecen los canónigos Damián de Armenta y Valenzuela y Tomás Carrillo de Mendoza. El primero posee «un coche que la madera de la caja está todo labrado», mientras que el del segundo se describe con un mayor detalle:

«[...] un coche de terciopelo carmesí, las cortinas de damasco carmesí y tachuelas de latón y la herramienta dél sobredorada e cenefas amarillas e carmesíes y dos caballos con las guarniciones de cuero y clabazón dorada»⁵⁹.

Junto a ellos encontramos al racionero Pedro de Mesa Cortés, quien declara tener asimismo un carruaje tirado por dos caballos:

«[...] parezió el señor Pedro de Mesa, racionero en la santa yglesia de Córdoua, e registró un coche de dos caballos y de color naranjado con fluecos azules y amarillos y clabazón dorada».

La relación de licencias concedidas por el Consejo de Castilla para usar coches incluye en el período 1611-1618 un total de ocho capitulares del cabildo catedralicio cordobés: los arcedianos Francisco de Vera y Aragón y Fernando de Córdoba, el deán Diego Sarmiento, el maestrescuela Rodrigo Velarde y los canónigos Diego López de Fromesta, Tomás Carrillo de Mendoza y Alonso Mohedano de Saavedra. Completa la lista el prebendado Juan Pérez de Armijo⁶⁰.

⁵⁸ Rafael Vázquez Lesmes, «Los expedientes de información de limpieza de sangre del cabildo catedralicio cordobés», en AA. VV., *Actas II Coloquios de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna*. II. Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1983, pp. 309-333. Juan Aranda Doncel, «Los prebendados del cabildo catedralicio de Córdoba durante los siglos XVI y XVII: la provisión de la canonjía magistral», en Antonio L. Cortés Peña y Miguel L. López-Guadalupe (eds.), *Estudios sobre Iglesia y Sociedad en Andalucía en la Edad Moderna*. Granada: Universidad de Granada, 1999, pp. 137-152. Id., «Los canonicatos de oficio del cabildo catedralicio de Córdoba durante los siglos XVI y XVII: la provisión de la canonjía lectoral», en AA. VV., *Homenaje a Don Antonio Domínguez Ortiz*. II. Granada: Junta de Andalucía y Universidad de Granada, 2008, pp. 55-80.

⁵⁹ AMC. *Disposiciones normativas y expedientes*, caja 15, documento 29.

⁶⁰ Alejandro López Álvarez, *op. cit.* p. 196.

Los inventarios de bienes post-mortem aportan la identidad de otros canónigos que son propietarios de coches. Uno de ellos es Juan Ruiz de Quintana, quien en el momento de fallecer en octubre de 1657 tiene «un coche con quatro mulas de coche de baqueta bordadas»⁶¹.

Un ejemplo bien elocuente del poder económico y elevado tren de vida de este privilegiado grupo social es el del arcediano de Pedroche y canónigo Melchor Fernández de Carreras, quien goza de una renta anual de 4.000 ducados durante los últimos ocho años de vida. Como señala uno de los albaceas al testar en su nombre a finales de 1633, dilapida su fortuna en llevar una existencia llena de lujos, entre ellos la cría de caballos y el mantenimiento de un rico carruaje y numerosos criados y esclavos:

«[...] todas las dichas rentas las gastó y consumió en sustentar su persona, casa y familia con mucho lustre, trayendo un coche muy luzido de quatro caballos y teniendo otros de regalo y cría en su caballeriza, muchos criados, criadas y esclavas y esclavos y algunos juegos y entretenimientos con que se consumía toda la dicha renta»⁶².

Al igual que los capitulares del municipio, los del cabildo catedralicio van en coche a los actos en los que participan institucionalmente. Sirva de ejemplo la asistencia de una diputación, formada por 16 prebendados, a la función religiosa celebrada el 18 de abril de 1738 en el templo parroquial de San Pedro en honor de las veneradas reliquias de los Santos Mártires:

«[...] el viernes diez y ocho del mismo mes concurrieron en la yglesia parroquial del señor San Pedro el Muy Illustre Cauildo Eclesiástico por su diputación doble, compuesta de diez y seis capitulares, que binieron en coches con manteos y bonetes, asistidos de sus capellanes, zeladores y ministros que acostumbra»⁶³.

También acuden al recibimiento de los obispos en las afueras de la ciudad cuando hacen su entrada en la diócesis. El elevado número de carruajes es la razón por la que los miembros del concejo dejan de ir con los suyos para evitar los atascos⁶⁴. La medida se lleva a cabo con la llegada del prelado Tomás Rato y Otonelli el 16 de diciembre de 1732.

⁶¹ AHV. *Testamentarias*, caja 105, expediente 16.

⁶² AHPC. *Protocolos de Córdoba*, legajo 16271, f. 396 v.

⁶³ AMC. *Actas capitulares*, 5 de mayo de 1738, libro 247, s. f.

⁶⁴ «Leiose carta del Illmo. señor Don Thomás Rato Otoneli, Obispo desta ciudad, en que notizia salir de la de Sevilla el día diez deste mes para ésta, donde deua desfrutar

En el edificio del Alcázar de los Reyes Cristianos tiene la sede el tribunal del Santo Oficio, formado por tres inquisidores que suelen hacer uso del coche como signo de distinción, prestigio y autoridad⁶⁵. Es el caso del doctor Cipriano González, quien posee uno tirado por dos caballos. Tras su muerte, ocurrida en 1621, va a ser vendido a doña Catalina de Cabrera y Figueroa por 200 ducados⁶⁶.

Frente a los jugosos recursos del cabildo catedralicio, el de la real colegiata de San Hipólito, integrado por un prior y nueve canónigos, obtiene unos beneficios eclesiásticos muy inferiores. La precaria situación mejora en el siglo XVIII cuando se le une la dotación económica de la capilla real y se lleva a cabo el traslado de los cuerpos de los monarcas castellanos Alfonso XI y Fernando IV. En la centuria del setecientos encontramos algunos capitulares que poseen un carruaje, siendo uno de ellos Diego Caballero Portichuelo, quien a finales de 1739 solicita al concejo espacio público junto a su casa para hacer una cochera⁶⁷.

La posesión del coche se percibe por el conjunto de la sociedad como un signo externo de riqueza que lleva aparejado prestigio y poder, de ahí que las comunidades religiosas masculinas lo consideren incompatible con el voto de pobreza.

los favores de la Ciudad, a quien el señor Don Francisco de Morales dio noticia cómo en ejecución de lo acordado por esta Ciudad en las ocasiones antezedentes de no salir a rezevir los señores obispos por el embarazo que se ofrezce con el motivo de los coches con la diputación del Cauildo Eclesiástico que a esta funzión concurre».

⁶⁵ El distrito del tribunal comprende el obispado de Córdoba, la diócesis de Jaén, el adelantamiento de Cazorla, las localidades sujetas a la jurisdicción de la abadía de Alcalá la Real, el arcedianato de Écija y la vicaría de Estepa.

⁶⁶ «[...] otorgaron doña Catalina de Cabrera y Figueroa, biuda de don Pedro Venegas de la Cueva, caballero del ávito de Calatraua, como principal, e Juan Fernández de Castro, mercader a el portillo de San Francisco, como su fiador e principal pagador, que deuen e se obligan de dar e pagar a doña Bárbara González, biuda, vezina de la uilla de Madrid, estante en Córdoua, como hermana y heredera del señor dotor Cypriano González, ynquisidor que fue desta ciudad, o a quien su poder para ello ubiere, es a sauer docientos ducados, que valen setenta y cinco mill marauedís, que confesaron deuelle del precio y balor de un coche armada y corriente con su caxa, ruedas y todos los demás peltrechos y con dos cauillos alaçanos con sus guarniciones, que quedó por bienes del dicho señor ynquisidor».

⁶⁷ «Leiose memorial de Don Diego Cauallero Portichuelo, canónigo de la Yglesia Real y Collejial de San Hipólito desta ciudad, en que dize que contigo a sus casas ai un sitio que fue dellas en el que yntenta hazer una cochera y para ello balerse de bara y media del sitio expresado en quatro de largo [...] y pidió se le conzediese lisenzia para yntroduzir en sus casas dicho sitio».

Una prueba evidente la tenemos en la patente expedida el 4 de abril de 1660 por fray Andrés de Guadalupe, vicecomisario general de la familia cismontana de la orden de San Francisco. En ella se prohíbe a los frailes el uso del carruaje y litera de mano en sus desplazamientos por ir en contra de la austeridad de vida marcada por las reglas y evitar el escándalo y la murmuración⁶⁸.

La aplicación del mencionado documento se aprueba el 20 de mayo de ese año por el definitorio de la provincia franciscana de Granada a la que pertenecen los conventos de San Pedro el Real y San Francisco de la Arruzafa existentes en la capital cordobesa:

«Primeramente ordeno i mando que ningún religioso de cualquier estado o condición que sea vaia en coche o en litera ni por el camino ni por las villas i lugares, so las penas contenidas en dicha patente y otras a nuestro adbitrio»⁶⁹.

Sin embargo, cuando hay necesidad de utilizar el carruaje en los desplazamientos por la ciudad se recurre a su alquiler por parte de las órdenes religiosas. Suele ocurrir con ocasión de las visitas de los superiores o bien en el agasajo a huéspedes ilustres. En el libro de gastos del convento de los agustinos se anota en mayo de 1609 las siguientes partidas:

«De un coche en que se paseó un Obispo de nuestro hábito questuuo aquí siete reales= De un coche para llevar a pasear al Obispo don fray Gonçalo de Salazar quatro reales»⁷⁰.

En las cuentas del monasterio de los basilios correspondientes a noviembre de 1776 figura la cantidad de 10 reales que «se les dio a los cocheros quando fue N. P. Abad a visitar al P. General de los Capuchinos»⁷¹.

⁶⁸ «Asimismo, si algunos Religiosos andan por caminos en coches o literas es materia intolerable que siendo nuestro instituto andar a pie como frailes pobres ya no sea acomodada, abiendo necesidad bastante socorrerla con una mula sino que a de ser como Príncipes con tanto escándalo de el mundo y con más raçón, si esto sucediere en los lugares, tengamos lástima y lloremos esta pobre Religión que tanto padece en este punto, en él emos de belar con sumo cuidado con castigos exemplares».

⁶⁹ La junta del definitorio está presidida por el ministro provincial fray Francisco de Ayllón.

⁷⁰ Archivo Histórico Nacional. *Clero*, libro 2931.

⁷¹ El abad que gobierna la comunidad monacal es el P. D. Francisco Calero.

Como hemos visto, la posesión del coche está reservada casi exclusivamente en la Córdoba de los siglos XVII y XVIII al estamento nobiliario en sus distintos estratos y al alto clero, siendo un exponente bien significativo de ostentación social, prestigio y poder. Asimismo contribuye a exaltar la autoridad del titular de la silla episcopal y de instituciones que gozan en la vida local de una indudable relevancia como el concejo, el cabildo catedralicio y el tribunal del Santo Oficio.

3. El impacto en el espacio urbano

Como hemos señalado, el coche irrumpe con fuerza en la capital cordobesa durante los siglos de la Modernidad y la importancia del fenómeno se traduce en una intensa circulación que repercute en el espacio urbano. La ciudad mantiene básicamente la estructura medieval de calles estrechas y tortuosas⁷².

La trayectoria demográfica y económica a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII tiene una marcada incidencia en las transformaciones que se van a producir. La edificación de nuevos espacios, la modificación de la red viaria con los ensanches y apertura de calles, las grandes construcciones religiosas y civiles que se levantan, las fuentes y triunfos que se erigen y los proyectos ilustrados de jardines en amplias zonas de extramuros cambian la fisonomía⁷³. Sin duda, en este proceso la generalización del uso del carruaje juega su papel.

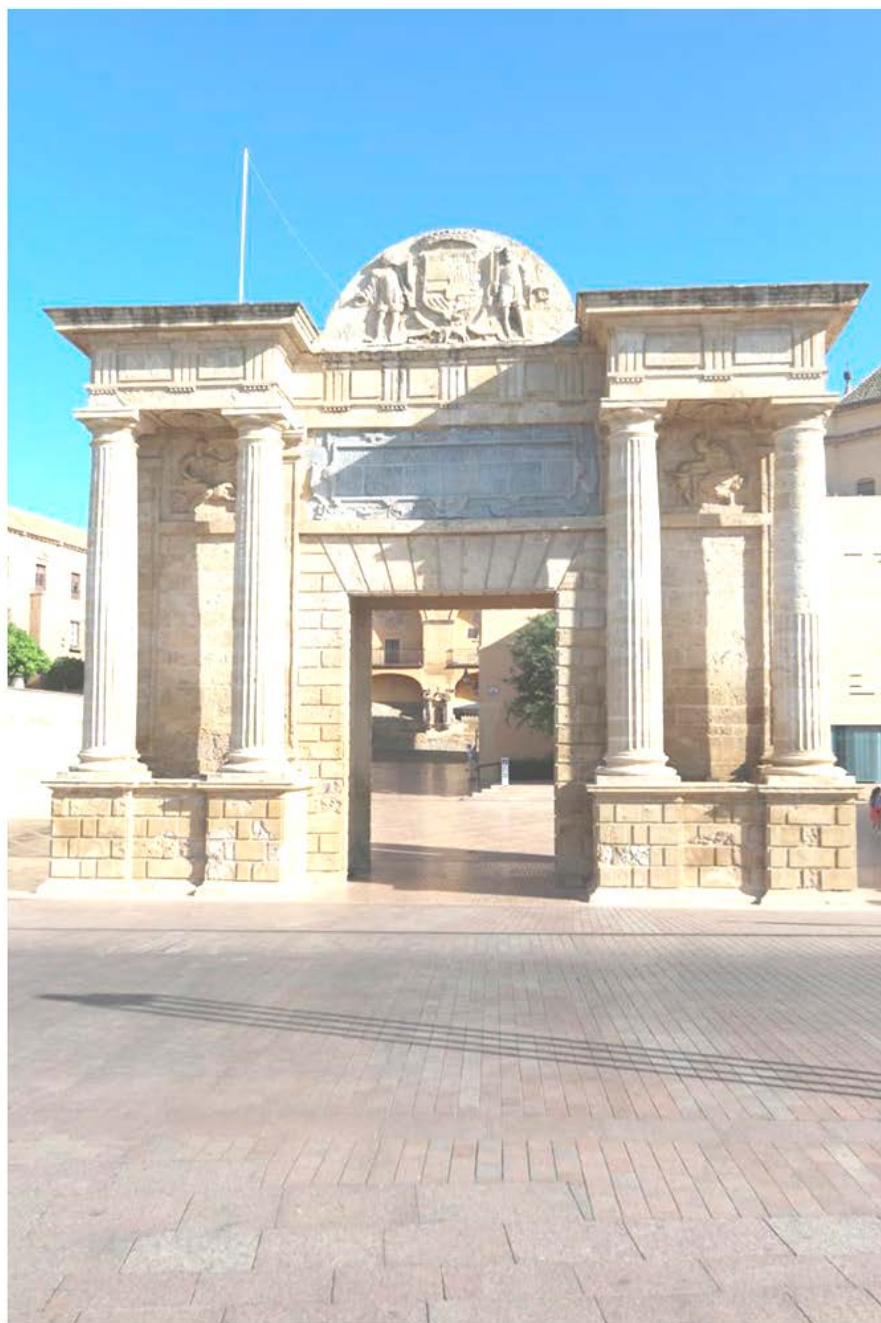
La mayor parte del casco queda en el interior de un recinto amurallado, cuyo acceso viene facilitado por 13 puertas distribuidas en distintos puntos de la cerca: Sevilla, Almodóvar, Gallegos, Osario, Rincón, Colodro, Excusada, Plasencia, Andújar, Nueva, Baeza, Martos y Puente⁷⁴.

Córdoba está dividida en 15 circunscripciones o collaciones, cuyos límites coinciden con los de las respectivas parroquias. Todas se locali-

⁷² Vid. la obra de José Manuel Escobar Camacho, *Córdoba en la Baja Edad Media. Evolución urbana de la ciudad*. Córdoba: Caja Provincial de Ahorros de Córdoba, 1989.

⁷³ Juan Aranda Doncel, «Córdoba en los siglos de la Modernidad», en Francisco R. García Verdugo y Francisco Acosta Ramírez (coords.) *Córdoba en la Historia: la Construcción de la Urbe. Actas del Congreso*. Córdoba: Ayuntamiento, Universidad de Córdoba y Fundación «la Caixa», 1999, pp. 299-336.

⁷⁴ Las más importantes por el tráfico de viajeros y mercancías son la puerta Nueva, lugar de entrada del llamado camino de Madrid, la del Puente, que comunica directamente con el vetusto puente sobre el río Guadalquivir, y las del Rincón y Osario, utilizadas por aquellas personas que se dirigen a las haciendas y localidades de la sierra.



Puerta del Puente (foto Sánchez Moreno)

zan a intramuros, salvo la del Espíritu Santo, que se erige en 1570 para atender con mayor comodidad las necesidades espirituales de los habitantes del barrio del Campo de la Verdad y se encuentra en la margen izquierda del cauce fluvial del Guadalquivir.

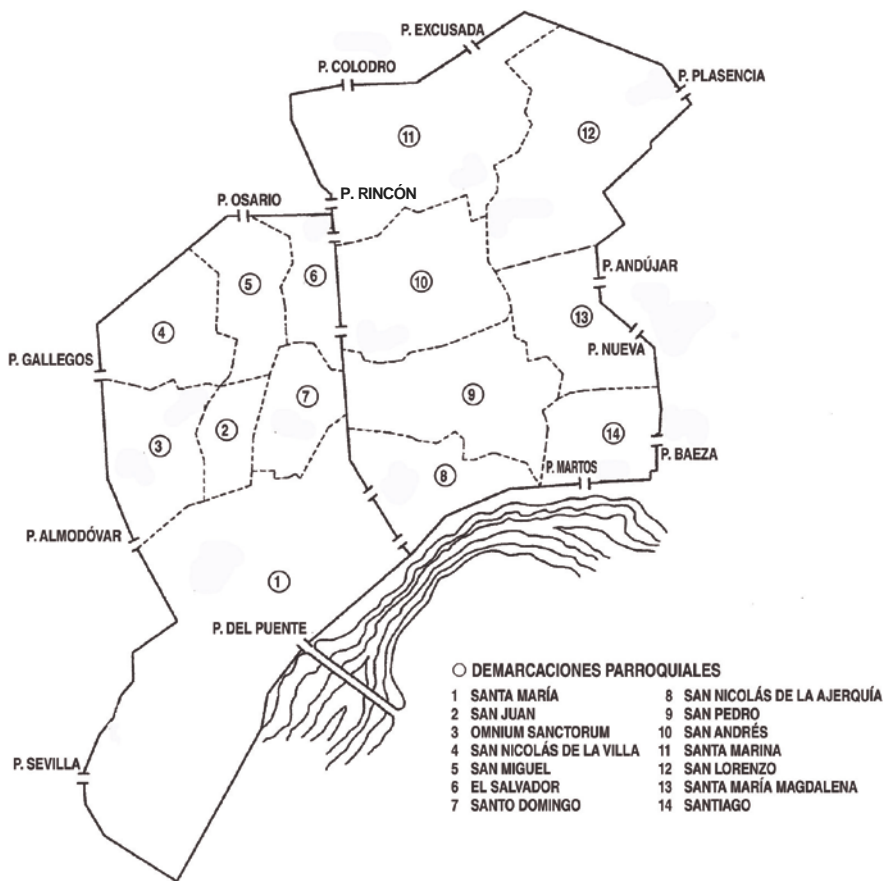
En la parte alta de la ciudad, conocida con el nombre de Villa, se ubican las collaciones de San Miguel, El Salvador, Santo Domingo de Silos, San Nicolás de la Villa, San Juan de los Caballeros, Omnium Sanctorum y Santa María (Catedral), mientras que en la zona oriental o Ajerquía se encuentran las de San Andrés, Santa Marina, San Lorenzo, San Pedro, Santa María Magdalena, Santiago Apóstol y San Nicolás de la Ajerquía⁷⁵. Ambos núcleos están separados por un muro interior y eje viario que parte de la Cruz del Rastro en la ribera del Guadalquivir y, a través de las calles de la Feria, Capitulares y Carnicerías, termina en la puerta del Rincón.

La preocupación del concejo por remodelar el casco urbano se pone de manifiesto en las ordenanzas de alarifes que contemplan el ensanche de las calles. La normativa obliga a los dueños de los solares en los que construya de nuevo a ceder una parte de la superficie para ampliar la red viaria, siempre que concurra la circunstancia de ser estrecha y registrar actividad económica⁷⁶.

Este interés se acrecienta en las postrimerías del siglo XVI como consecuencia del protagonismo que experimenta el coche. Una prueba harto elocuente la tenemos en el debate suscitado en el municipio acerca del estado ruinoso que presenta el Arco de los Calceteros, un lugar muy transitado por los viajeros y mercancías que cruzan la ciudad procedentes de Madrid en dirección a Sevilla.

⁷⁵ La parroquia de San Nicolás de la Ajerquía pasa a denominarse de los Santos Nicolás y Eulogio de la Ajerquía, mediante el edicto episcopal promulgado por fray Diego de Mardones el 4 de marzo de 1624. Posteriormente en las décadas finales de la centuria del setecientos la división eclesiástica experimenta algunas variaciones que consisten en unir las feligresías más pequeñas. En marzo de 1782 el titular de la mitra realiza la de las de Santo Domingo y El Salvador y las traslada a la iglesia de la extinta Compañía de Jesús. Unos lustros más tarde, febrero de 1799, el obispo Agustín de Ayestarán hace la misma operación con las de San Juan de los Caballeros y Omnium Sanctorum, constituyéndose un solo distrito parroquial con sede en el templo de San Juan.

⁷⁶ «Otrosí, si algún Maestro de los Albañes ficiere casa de algunos ombres en pertenencia de las calles o de los exidos o de las Plazas, si derribare casa que sea mucho antigua que salga a calle de trato y la calle sea angosta, que deje desde que la Buelva a hacer un pie de más anchura para ensanchar la calle Real y ansimismo en las Plazas, y el Albañí que contra esto ficiere alguna cosa, debe pechar en pena seiscientos maravedís para los Alarifes».



Demarcaciones parroquiales y puertas de la muralla en el siglo XVII

En la sesión capitular celebrada el 17 de septiembre de 1597 la mayoría de los ediles se inclina por su conservación mediante las obras de reparación necesarias. En cambio, el caballero veinticuatro Martín Alonso de Cea se muestra partidario de que sea derribado con el fin de propiciar el paso de carruajes y literas de mano:

«El señor Martyn Alonso de Çea dixo quel Arco de los Calceteros es cosa muy justa y muy puesta en razón que se derrive para la policia y ornato de lugar que las calles están claras y desabahadas y más en aquel paso que en ninguno por ser la entrada y salida de lugar y lo más principal dél y por aber allí mucha angostura los coches y literas les hace mal paso, porque es camyno de Castilla, ynpide mucho por quedar muy estrecho y labrallo costaría más de trecientos ducados»⁷⁷.

La intensificación del tráfico de vehículos en los siglos XVII y XVIII va acompañada de numerosas iniciativas del municipio dirigidas a facilitar la circulación. Así, en 1657 se acuerda realizar gestiones con el cabildo catedralicio para adquirir una casa, situada en la calleja junto a la entrada por la parte alta de la calle de las Comedias con el objetivo de que «se pueda hacer cabida que entren y salgan los coches por ella»⁷⁸.

A finales de junio de 1692 el regidor don Alonso Pérez de Guzmán comunica que tiene acordado con el guardián de los capuchinos la cesión de tres o cuatro varas de suelo pertenecientes a la comunidad para que «se pueda dar paso por dicha Cuesta del Bailío a los coches y carretas». La propuesta tiene el apoyo unánime del cabildo municipal.

El ensanche de la Carrera de la Fuensanta en 1684 obedece a una petición del capellán de este santuario mariano, llevándose a cabo en una huerta del cabildo catedralicio⁷⁹. El lugar viene congregando a nu-

⁷⁷ AMC. *Actas capitulares*, 17 de septiembre de 1597, libro 107, f. 317 v.

⁷⁸ *Ibidem*, 13 de marzo de 1657, libro 166, f. 89 r.

⁷⁹ «En virtud del mandato de V. S. y por decreto y comisión dado a la petición que presentó el licenciado Diego de Capilla, capellán de la hermita de Nuestra Señora de la Fuensanta, sobre la pretensión que tiene de ensanchar la carrera de la santa hermita, tomando el sitio necesario para el dicho ensanche de la huerta de Aluacete, que es de la Mesa de V. S., fuimos en compañía de Juan Francisco Hidalgo, maestro mayor de obras, el qual en nuestra presencia reconoció todo lo referido en la petición del dicho capellán, lo qual todo es cierto y [...] pasando a medir el sitio que de la dicha huerta pretende el capellán de Nuestra Señora para la obra que significa, halló ser en ancho once varas y quarenta y tres de largo, que todo ello será media fanega».

merosos coches en las fiestas dedicadas el 8 de septiembre a la venerada imagen titular.

El desvío del agua del arroyo de San Lorenzo, que atraviesa varios barrios de la zona de la Ajerquía, plantea la necesidad de encauzarla en octubre de 1724 con el fin de posibilitar la circulación de los carruajes:

«Leyose memorial de los alarifes públicos deste año por el que hazen presente a esta Ziudad que, en la calle que está el comvento de Santa Ysabel de los Ángeles y en el que tiene su curso el arroyo que llaman de San Lorenzo, se a hecho una calzada de piedra con la qual se a sacado de su curso por algunas partes dicho arroyo y además se a hecho una alcantarilla nueva con la que se ympide el paso de los coches con cuia alterazi3n se sigue grabe perjuizio a el común»⁸⁰.

En julio de 1770 una comisi3n municipal, integrada por dos caballeros veinticuatro, se dirige al can3nigo magistral de la catedral, en su condici3n de diputado de obras pías, para que «dicho se3or proporcione la venta de un corto terreno que se haze preciso para el uso de los coches a la entrada de la calle de las Comedias»⁸¹.

A veces se habilitan nuevos espacios urbanos por iniciativa privada con el objeto de que los coches puedan dar la vuelta sin dificultad. En los albores del setecientos la angosta entrada a la iglesia hospitalaria de Jesús Nazareno, sede can3nica de la cofradía nobiliaria del mismo título, desaparece con la donaci3n hecha en 1701 por don Jer3nimo Arias de Acevedo de un solar frente al templo que se aprovecha para hacer una plazuela⁸².

Otro caso es el de don Francisco Díaz de Morales, quien a comienzos del siglo XIX ensancha la calle Muñices a la altura de su espaciosa mansi3n. Con esta finalidad derriba parte de unas casas de su propiedad y forma una plazoleta que facilita la entrada y salida de carruajes⁸³.

El concejo vigila de manera estricta que la remodelaci3n y construcci3n de viviendas se realicen sin que impida la circulaci3n de los

⁸⁰ AMC. *Actas capitulares*, 25 de octubre de 1724, libro 233, s. f.

⁸¹ *Ibidem*, 9 de julio de 1770, libro 279, s. f.

⁸² Juan Aranda Doncel, *Historia de la Semana Santa de Córdoba. La cofradía de Jesús Nazareno*. Córdoba: Hermandad de Jesús Nazareno, 1989, p. 166.

⁸³ «Viose un memorial del se3or Don Francisco Díaz de Morales Alfonso de Sousa solicitando permiso para desaser o demoler la pared de unas casas fronterizas a las principales de su mayorazgo en la calle de los Muñices y hazer una plazuela capaz para el uso público y dar mayor estensi3n a la entrada y salida de sus coches».



Plazuela situada delante de la mansión nobiliaria de don Francisco Díaz de Morales (foto Sánchez Moreno)

vehículos. Un ejemplo lo tenemos en el acuerdo tomado en la sesión capitular celebrada el 25 de junio de 1727:

«La Ciudad acordó cometer a los caualleros diputados de cale-ros y tejeros reconozcan una casa que se está reedificando en lo último de la calle de los Hozes, cuia esquina ympide el paso de coches y carretas, y hagan quanto combenga para que quede en libertad dicho paso»⁸⁴.

El mandato recibido se cumplimenta pocos días después y el propietario del inmueble don Lorenzo de Victoria se compromete a no obstaculizar el tránsito de coches⁸⁵.

Asimismo el gobierno municipal muestra un gran interés en mantener en buen estado el piso de las calles con el único objetivo de facilitar el paso de los coches por el casco urbano y la zona de extramuros. En septiembre de 1633 se ordena a los tejeros, que poseen sus instalaciones para fabricar materiales de construcción en la Carrera de la Fuensanta, que limpien y allanen ese sitio en el tramo comprendido entre el convento de Madre de Dios y el santuario de forma que «puedan yr y cauer dos coches a un mismo tiempo»⁸⁶.

Con bastante frecuencia las obras de conservación consisten en eliminar los agujeros del suelo y reponer el empedrado. En el verano de 1692 uno de los regidores insta al ayuntamiento al arreglo urgente de la zona de la Alameda por acudir muchas señoras en sus coches a tomar los baños en el río Guadalquivir⁸⁷. A finales de noviembre de 1727 se

⁸⁴ AMC. *Actas capitulares*, 25 de junio de 1727, libro 236, s. f.

⁸⁵ «El señor D. Fernando Carrillo dio noticia a la Ciudad cómo asistiendo al señor Don Domingo de Guzmán, en cumplimiento de lo acordado en el cauildo antezedente, pasaron a reconozcer con el Maestro maior y Alarifes las casas que D. Lorenzo de Victoria está labrando junto a la puerta de Almodóbar y quedó combenido en dejar libre el paso y buelta de coches y carretas como lo está ejecutando».

⁸⁶ AMC. *Actas capitulares*, 12 de septiembre de 1663, libro 172, f. 242 r.

⁸⁷ «El señor Don Gerónimo Manrique proponiendo dize que, siendo de la conbeniencia de esta ziudad y el aliuio y preserbación de algunos achaques los baños del río y estos acostunbrarse hazer por los vezinos de los barrios de la Yglesia mayor y zircunbezinos por la parte baxa de la Puente a el sitio que llaman de la Alameda, donde acuden todas las señoras en sus coches por ser el más dezente, y todo lo más del lugar y este sitio con la ynuundación de las aguas que ha hauido este ynbierno en parte se halla ynposibilitado de poderse comerziar de jente de a pie ni de a caballo, ynportando tanto a la salud pública y al bien común de esta ziudad como es notorio, propone a su señoría para que de los efectos más prontos se sirua de ponerlo corriente».



Puente romano sobre el río Guadalquivir (foto Sánchez Moreno)

decide actuar de nuevo en el mismo sitio para quitar un barranco formado por las aguas del cauce fluvial que impide el tránsito de los coches:

«La Ciudad, teniendo entendido que en el sitio de la Alameda, que está por bajo del Puente maior desta ciudad, a hecho el río un gran barranco que ympide el paso de coches y carretas del camino real, acordó se mazise dicho barranco y libra para su costo seiszien-tos reales de vellón»⁸⁸.

El arreglo del empedrado en función de la circulación de los carrua-jes aparece con bastante frecuencia recogido en las actas capitulares del ayuntamiento. En julio de 1704 se toma el acuerdo de realizar las obras de reposición del pavimento en las inmediaciones del santuario de la Fuensanta a solicitud del capellán:

«Leiose memorial del licenciado Don Martín Romero, capellán de la hermita de Nuestra Señora de la Fuensanta [...] en que noticia cómo en el sitio de dicha hermita está un pedaço desenpedrado y en el ybierno se atascan los coches y en el verano el polbo es tanto que yncomoda a los que ban en ellos como a la gente de a pie»⁸⁹.

Unos lustros más tarde, concretamente en agosto de 1717, el conce-jo acuerda empedrar y regar la Carrera de la Fuensanta ante la proximidad de la fiesta del 8 de septiembre por ser «el paseo de maior concu-renzia desta ziudad». También se decide en el otoño de 1722 reparar el pavimento de la plaza de la Compañía, debido a que es «un paso tan preziso y público, así para coches como para cauallos y aun jente de a pie».

En el último tercio de la centuria del setecientos los arreglos de las calles en beneficio del tránsito de los coches se repiten a menudo, como ocurre en el otoño de 1787. En esta ocasión también se argumenta por los ediles «la contingencia e incommodidad, tanto para los que las usan a pie como a cauallo u en coche que padezer algún quebranto». Asimismo uno de los regidores urge a la ejecución de obras en una calleja junto a la parroquia de Omnum Sanctorum en 1772 con el fin de evitar el rodeo que deben dar los coches⁹⁰.

⁸⁸ AMC. *Actas capitulares*, 28 de noviembre de 1727, libro 236, s. f.

⁸⁹ *Ibidem*, 28 de julio de 1704, libro 213, s. f.

⁹⁰ «El señor Don Diego Velasco hizo presente a la Ciudad se componga la calleja de enfrente de Omnium Sanctorum para que por ella puedan pasar coches y se les ebite

Las obras de conservación de la red viaria originan en ocasiones unos elevados gastos. El importe de los realizados en arreglar los barrancos existentes en el tramo desde la Cruz de Hierro hasta la puerta Nueva asciende a 137.760 reales. Este desembolso viene justificado por las incomodidades que padecen los viajeros y el tránsito de carruajes.

A primeros de marzo de 1783 uno de los caballeros veinticuatro denuncia el mal estado de las calles y el riesgo al que se exponen los usuarios de coches:

«El señor Don Diego Montesinos hizo presente a la Ciudad el mal estado en que se hallan las calles, desempedradas en la mayor parte y llenas de barrancos, que imposibilitan el uso a los coches, carruages y bestias, a menos que no sea con grave riesgo de padecer algún quebranto»⁹¹.

La penuria de recursos de las debilitadas arcas municipales obliga a pedir autorización al Consejo de Castilla para organizar dos corridas de toros y con la recaudación obtenida sufragar los gastos de las obras.

Las numerosas solicitudes de cesión de suelo público recibidas en el concejo con distintos fines suelen concederse, siempre que no se cause daño al bien común o a una tercera persona. Otro de los requisitos es que no obstaculice el paso de los coches. Así, en marzo de 1602 se concede parte de una plazuela para hacer la sacristía en la iglesia de San Miguel con la condición de que el rector y beneficiados «allanen lo que cementerio con la calle para que puedan pasar coches y esté bueno y llano el paso»⁹². Posteriormente, en junio de 1621, se amplía la mencionada dependencia y el concejo y la fábrica parroquial acuerdan permutar cuatro o cinco pies de la calle con «las barras que fueren nezesarias para poder pasar coches por una parte u por otra»⁹³.

El mismo criterio se sigue en marzo de 1727 con doña María de Cea Fernández de Córdoba, quien recibe 81 varas cuadradas en la plazuela del Rey Almanzor para incorporarlas a su casa. El informe favorable del maestro mayor de obras de la ciudad y alarifes públicos se

rodeo, y la Ciudad dándole grazias a el señor Don Diego le nombra por su diputado para la conclusión de este asunto».

⁹¹ AMC. *Actas capitulares*, 6 de marzo de 1783, libro 292, s. f.

⁹² *Ibidem*, 14 de marzo de 1602, libro 112, f. 92 v.

⁹³ *Ibidem*, 7 de junio de 1621, libro 130, f. 303 v.

basa en que «no hallan ser de perjuicio a el bezindario y que queda sitio para poder dar lugar a los coches que se encontraren en dicha calle»⁹⁴.

Por el contrario, el municipio desestima todas aquellas peticiones que impidan o restrinjan la circulación de los vehículos. Un caso viene dado por la pretensión de las dominicas del convento de Jesús Crucificado en 1776 de colocar un marmolillo en la entrada de una calleja junto a la portería con el fin de evitar el ruido de los coches⁹⁵.

La introducción y generalización del uso del carruaje en la nobleza y alto clero van a incidir asimismo en la estructura espacial de las viviendas al tener que disponer de una pieza donde guardarlo. Con frecuencia las mansiones nobiliarias tienen un acceso directo a la calle de las cocheras o bien se usan inmuebles adosados a la construcción principal.

El testamento otorgado en febrero de 1656 por don Gonzalo de Cárdenas y Córdoba, caballero de la orden de Calatrava y alguacil mayor del Santo Oficio, describe la amplia vivienda que habita en la collación de Santa María Magdalena con dos entradas por calles distintas:

«Las cassas principales en que hago mi morada con su hardín y guerta a noria y agua de pie con su cochera, que las dichas casas son a la calle Frías y la cochera y guerta a la calle de Barrionuevo de la Magdalena»⁹⁶.

En el barrio de Santiago Apóstol se localizan en 1648 las casas principales del caballero de Calatrava y señor de las Quemadas y Doña Sol don Antonio de Godoy Ponce de León, quien posee otras accesorias unidas y junto a ellas se encuentran las cocheras con acceso directo a la plazuela existente⁹⁷.

Sin embargo, encontramos algunos casos en los que las mansiones por la angostura de la calle no pueden incorporar las cocheras, de ahí que soliciten sus propietarios al concejo la cesión de espacio público

⁹⁴ *Ibidem*, 11 de marzo de 1727, libro 236, s. f.

⁹⁵ «Se hizo presente un memorial de la priora y monjas de el combento de Jesús Crucificado de esta ciudad en que solicitan se les conceda licencia para poner un marmolillo en la boca de la calleja inmediata a la portería que impida la entrada de los coches por seguirsele a el combento considerables perjuicios. Y la Ciudad acordó que, mediante a seguirse a el uso público perjuicio de esta permisión que solicita el combento, no a lugar a esta permisión».

⁹⁶ AHPC. *Protocolos de Córdoba*, legajo 10145, f. 177 r.

⁹⁷ «Las casas prinzipales en que hago mi morada a la dicha collación de Santiago [...] y otras casas a la dicha collación de Santiago en la esquina de mi plazuela a la hazera de la yglesia y las cocheras questán junto a ella».

donde construirlas, siendo uno de los sitios elegidos el Campo Santo de los Mártires. El marqués de la Vega de Armijo pide de nuevo en 1725 el terreno concedido a su padre en 1711 con el fin de habilitarlo para guardar el carruaje en el mencionado lugar⁹⁸.

Cinco años más tarde el ayuntamiento recibe la solicitud del caballero veinticuatro don Juan Manrique para levantar una cochera junto a la del marqués de la Vega de Armijo:

«Leiose memorial del señor Don Juan Manrique, veinte y quatro desta ciudad, por el que pide se le conzeda en el Campo Santo un pedazo de sitio para hazer una cochera ymmediata a la que tiene el señor marqués de la Vega, respecto a no seguirse perjuizio a terzero»⁹⁹.

El memorial tiene el informe favorable del maestro mayor de obras y alarifes públicos, por lo que se acuerda ceder el sitio que «tiene de longitud diez y seis baras y onze de latitud».

También el regidor don Luis Toboso y Serrano hace idéntica petición en el escrito dirigido al concejo en noviembre de 1768:

«Se uio memorial del señor Don Luis Touoso y Serrano, veinte y quatro de esta ciudad, en que pretende un sitio en el Campo Santo para construir una cochera contigua a las del conde Villaverde y marqués de la Vega»¹⁰⁰.

Los citados testimonios documentales refrendan la concentración de cocheras pertenecientes a la nobleza local en terreno público municipal del Campo Santo de los Mártires, uno de los lugares de esparcimiento más concurridos para lucimiento de los carruajes.

Junto a este espacio urbano se encuentra el palacio episcopal, que cuenta con dependencias para guardar los vehículos al servicio del pre-

⁹⁸ «El señor marqués de la Vega dize que por el año pasado de mill setezientos y onze el señor Don Luis Rodríguez Mesía de la Zerda, marqués de la Vega, su padre, pidió a su señoría esta Ciudad le hiziese grazia de un sitio en el Campo Santo, arrimado a la muralla que linda con el guerto del exmo. señor marqués de Priego, para en él hazer unas cocheras lo que se le conzedió[...] y después, pareziéndole al señor marqués más a propósito otro sitio, que está frente de las casas que llaman del Rei Almanzor, pidió se le conzediese para el fin referido [...] y, auiendo pasado a reconozor este último sitio, halla algunos yncombenientes en hazer las cocheras, por lo que buelue a suplicar a su señoría esta Ciudad tenga a bien el que las pueda executar en el Campo Santo y sitio que lleua expresado se le conzedió a su padre».

⁹⁹ AMC. *Actas capitulares*, 9 de noviembre de 1729, libro 238, s. f.

¹⁰⁰ *Ibidem*, 18 de noviembre de 1768, libro 277, s. f.

lado de la diócesis, y una serie de casas con sus respectivas cocheras que integran el rico patrimonio del cabildo catedralicio. Tres de ellas se venden a mediados de abril de 1741 para ampliar el edificio del seminario de San Pelagio¹⁰¹. En la misma fecha el rector solicita al concejo la donación de dos rincones que existen en los inmuebles adquiridos con el fin de alinear la fachada de la institución educativa¹⁰².

A lo largo de los siglos XVII y XVIII el Campo Santo de los Mártires es la zona de esparcimiento de los cordobeses que frecuentan los coches los domingos y días de fiesta. La afluencia motiva en marzo de 1633 que el provisor y vicario general de la diócesis, estando la silla episcopal vacante, proponga al cabildo catedralicio que se prohíba la entrada de carruajes y de numerosos hombres y mujeres que acuden a oír el miserere en la puerta de la casa del ministril Juan Chamizo, argumentando los desórdenes y escándalos que tienen lugar:

«Primeramente se propuso por el señor probisor cómo a noticia de su merced a llegado los desórdenes que en el Campo Santo ai, así de noche con el concurso de ombres i mujeres que acuden a el miserere que se canta a la puerta de Juan Chamizo como de el concurso que acude a el paseo los domingos i días de fiesta por la tarde en coches y caballos, de que se siguen algunas ofensas a Dios nuestro Señor y, conferido i tratado sobre esto, se acordó que el señor probisor mande que no se cante miserere por las noches y que su merced mande por el más suabe modo que se pueda que los días festivos no entren coches a paseo en dicho Campo Santo»¹⁰³.

Sin embargo, la medida adoptada no surte los efectos deseados y el Campo Santo de los Mártires continúa siendo el paseo de coches más concurrido en la tarde de los días feriados y en los acontecimientos ex-

¹⁰¹ «Escripturas de venta a zenso al redimir de tres casas i tres cocheras en el Campo Santo de esta ciudad que fueron proprias de la Mesa Capitular de la Santa Iglesia Cathedral de ella por cuiu parte se bendieron al collegio de San Pelagio...». El documento se menciona por Manuel Nieto Cumplido, *Catálogo del Archivo del Seminario de S. Pelagio de Córdoba*. Córdoba: Instituto de Estudios Andaluces, 1977, p. 325.

¹⁰² «Leiose petición de D. Francisco de Vargas Palenzuela, Rector del Collegio de San Pelajio en que dize se nezesita ampliar la Casa para lo que el Cauildo Eclesiástico a bendido al Collegio las casas y cocheras contiguas a él y que para que la obra salga cómoda y de hermosura al Campo Santo es forzoso yncluir dos rincones que se causan en las casas compradas, sacando acordelada la fachada del Collegio [...] para lo que pide se donen dichos sitios al Collejo».

¹⁰³ Archivo Catedral de Córdoba (ACC). *Actas capitulares*, 4 de marzo de 1633, tomo 47, s. f.

traordinarios que se celebran. Uno de los de mayor poder de convocatoria va a ser el acto de tremolar el pendón real con motivo de la llegada al trono de Carlos II en 1665.

En esta ocasión el concejo decide colocar una valla protectora para que los capitulares tengan sitio reservado para que puedan estar cerca de la torre del homenaje del Alcázar de los Reyes Cristianos sin que les incomoden los numerosos vecinos y coches que acuden:

«La Ciudad, considerando que el día de tremolar el estandarte real a de hauer en el Campo Santo muy grande concurso de jente de a pie, coches y carroças y para que al tienpo que llegue la Ciudad al dicho sitio aya el que sea necessario para que pueda asistir a este acto, aquerda se haga una valla de madera en el Campo Santo en el largo y ancho que parezca para que pueda estar la Ciudad cerca de la torre del omenaje»¹⁰⁴.

La exhibición de los propietarios de coches también se lleva a cabo en otros puntos de la ciudad. En los meses de verano se concentran en la Alameda junto al Guadalquivir y en la Carrera de la Fuensanta durante las fiestas en honor de la titular de la ermita en septiembre.

Asimismo la del Cristo de las Ánimas en el barrio del Campo de la Verdad congrega a numerosas personas de los diferentes estratos sociales en la tarde del 1 de noviembre, festividad de Todos los Santos, durante la segunda mitad del siglo XVIII¹⁰⁵. Ramírez de Arellano señala que «se hizo costumbre ir a ella en las tardes de los días primeros de Noviembre, vísperas del de los Difuntos, encontrándose entre la concurrencia todos los carruajes de Córdoba»¹⁰⁶.

La regulación del tráfico de coches corresponde al gobierno municipal que dicta una serie de normas durante los siglos XVII y XVIII. Algunas de ellas se promulgan para resolver situaciones conflictivas producidas. En efecto, en septiembre de 1705 los capitulares debaten acerca de hechos cotidianos originados por los encuentros de dos carruajes en una misma calle y la manera de resolverlos. El tema sale a colación a instancia del corregidor que pone de manifiesto los proble-

¹⁰⁴ AMC. *Actas capitulares*, 13 de octubre de 1665, libro 174, f. 265 r.

¹⁰⁵ Vid. Juan Aranda Doncel, «Advocaciones populares en la Córdoba de los siglos XVIII y XIX: la ermita del Cristo de las Ánimas (1760-1820)». *Boletín de la Real Academia de Córdoba*, 167 (2018), pp. 271-302.

¹⁰⁶ Teodomiro Ramírez de Arellano y Gutiérrez, *Paseos por Córdoba, ó sean Apuntes para su historia*. 3ª. ed. Córdoba-León: Librería Luque y Editorial Everest, 1976, p. 493.

mas que había tenido él y los que se producen a diario¹⁰⁷. La intervención termina con la propuesta de que «en adelante aya de zejar el coche que se halle más ynmediato a poderlo hazer».

Las reticencias a ceder el paso impulsan a los miembros del concejo a respaldar la propuesta. Al mismo tiempo, agradecen al corregidor su buena voluntad y ejemplo en la solución de los conflictos que surgen con frecuencia. También pide al representante de la autoridad real que la medida sea aprobada por el Consejo de Castilla:

«La Ziudad, huiendo oydo la proposición tan xptiana como zelosa del señor Don Franzisco de Salzedo, nuestro corregidor, le da las grazias porque le a dado ejemplo a todos los de esta ziudad y le suplica haga representazón a su Magestad de lo que tanto ynporta, como lo que lleua referido en su proposición y los graues daños que de lo contrario de ello an resultado y puede ocasionar en lo de adelante»¹⁰⁸.

Sin embargo, la orden dictada no surte los efectos deseados y continúan los conflictos y tensiones derivados de la cesión de paso de los coches. La grave situación planteada vuelve a denunciarse por el corregidor en la sesión capitular celebrada el 4 de septiembre de 1716:

«[...] auiéndose experimentado que ésta tan arreglada proibdenzia no a bastado para extinguir este jénero de duelo y porfía por pretender y dudar a un tiempo en los enquentros de coches los que ban en ellos qual está más zerca y más próximos a las esquinas y claros

¹⁰⁷ «El señor correjidor, huiendo reconocido los ymcombenientes graues que en el estilo antiguo que ay en esta ziudad de no querer los coches o sus dueños, encontrándose en una calle los cocheros zejen, estando más en proporzión de poderlo hazer, representa a su señoría la Ziudad cómo oyendo venir un día por la calle de las Niebes ruido de coches y, hallándose en la plazuela del Spíritu Santo, entrada de dicha calle, mandó a su cochero que andubiese y huiendo encontrado los que benían y, estando más ynmediato el de dicho señor correxidor, mandó zejar el suyo, y lo referió a el marqués de Ontiberos y a don Gerónimo Páez, cuyos eran los coches, en que benía también el señor don Franzisco de Argote, alguazil mayor de esta ziudad y que se halla presente, para que con el ejenplar de hauer zejado el coche del señor correxidor, como lo a hecho en otras ocasiones por hallarse en paraje de poderlo hazer, siruiese de ejemplar porque todos diesen la misma orden a sus cocheros y, siendo notorio a su señoría la Ziudad y a sus yndibiduos los lanzes tan pesados que se an ofrezido, encontrándose coches de amigos, parientes y de señoras con tal tesón como el hauerse mantenido toda la noche en la calle los coches y sus dueños a mantenerlos, siendo preziso que de justizia aya acudido a mediar y poner remedio el señor correxidor».

¹⁰⁸ AMC. *Actas capitulares*, 7 de septiembre de 1705, libro 214, f. 286.

de las calles adonde poder zeder en cuio caso se ofreze la misma competencia y a vezes más embarazosa quanto los sitios la hazen más dudosa»¹⁰⁹.

Con el fin de atajar el problema hace un llamamiento a la concordia de los cocheros y a que los ocupantes se pongan de acuerdo en la resolución de los conflictos, haciendo gala de la urbanidad y educación que debe corresponder a personas del estamento nobiliario:

«[...] tiene resuelto para obiar éstos y los graues yncombenientes de ynquietud y disgustos que se pueden ocasionar, publicar bando para que todos los cocheros, bajo de penas seberas, se ausen rezíprocamente al entrar en calles estrechas y que, en el caso de encontrarse por nezesidad o descuido, tengan obligazón a zeder y zedar ambos coches sin distinzión de sitios, lugares ni personas que baian en ellos, ya sean o no de señoras, hasta que por el medio de urbanidad los mismos que baian en dichos coches se combengan y unos y otros cortesanamente se obliguen a zeder el uno para el paso del otro, pues siendo las personas que de hordinario los ocupan de la primera nobleza desta ziudad no ay duda que, biendo que cada uno se contiene en los términos del bando, se exzederán asimismo en la atenzió y cortesanía y zesará todo encuentro».

Las pretensiones del corregidor tienen el apoyo unánime de los ediles que acuerdan la publicación de un bando con las medidas propuestas¹¹⁰.

También los veinticuatro del concejo hacen propuestas con el objetivo de evitar conflictos que se vienen sucediendo en el tráfico de carruajes. Una de ellas se realiza en noviembre de 1703 por don Jerónimo de Acevedo, quien solicita al corregidor la publicación de un auto para que «no se parase coche ni caballo a nadie, como se estila debaxo del mismo auto en las ziudades de Málaga, Seuilla, Ézixa, Antequera y en las Cortes porque executado así se obiarán muchos yncombenientes, duelos y pesadunbres que an suzedido en esta ziudad»¹¹¹.

¹⁰⁹ *Ibidem*, 4 de septiembre de 1716, libro 225, s. f.

¹¹⁰ «La Ziudad, auiendo visto la proposición del señor correxidor, le da muchas grazias a su señoría por lo bien discurrido della, allanando todos los yncombenientes que pueden ocurrir en los referidos enquentros de coches, y suplica a su señoría lo lleue a deuida execución bolbiendo a repetir los pregones para que a todos les conste, estando esta ziudad muy asegurada que con este medio que su señoría a propuesto se exzederán unos a otros en la cortesanía y atenzió para escusar estos embarazos».

¹¹¹ AMC. *Actas capitulares*, 19 de noviembre de 1703, libro 212, ff. 675-676.

La petición va a ser asumida por los miembros de la corporación municipal, siendo asimismo confirmada en octubre de 1705 por el Consejo de Castilla, como se desprende de la comunicación hecha por el corregidor en la mencionada fecha¹¹².

A pesar de los denodados esfuerzos del concejo por regular y solucionar los problemas que atañen a la circulación de carruajes, resulta inevitable que se produzcan algunos incidentes. Un caso es el protagonizado en 1802 por el señor de Almodóvar don Francisco de Paula Valdivia Corral, quien interrumpe, al no ceder el paso, la comitiva de coches del ayuntamiento cuando regresa de la función religiosa dedicada a san Roque en la iglesia de los carmelitas calzados.

Ante la denuncia de uno de los regidores, el infractor se apresura a ofrecer la versión de los hechos ocurridos en los que deja patente que su intención no fue «quebrantar el decoro que se mereze un Cuerpo tan respetable como el de V. E.»¹¹³.

El concejo muestra su satisfacción por las disculpas presentadas, pero decide reprender al cochero por su acción e imponerle las penas contempladas en la legislación:

«La Ciudad se dio por satisfecha y acordó que el cochero que iba governando el ganado del coche del señor Don Francisco se le haga saver se presente a el señor corregidor inmediatamente para que con arreglo a las Reales Órdenes se le corrija y pene según corresponde»¹¹⁴.

Con motivo de situaciones calamitosas provocadas por epidemias el gobierno municipal decide prohibir el tránsito de coches. Ante las me-

¹¹² «El señor correxidor dio notizia de hauerse ganado despacho del Consejo de Castilla confirmando los aquerdos hechos sobre que no se paren coches ni caualllos a los que ban a pie y como sea publicado dicho decreto por tres días de fiesta».

¹¹³ «[...] la mañana del día de San Roque, viniendo V. E. de la Yglesia de dicho santo, se encontró con sus coches el exponente en el suyo por la calle de los Deanes, a el mismo tiempo que venían los de V. E. por la de San Roque para entrar en la de los Ángeles e inmediatamente hizo parar el suyo hasta que pasasen los de V. E. y así permaneció hasta que le pareció havían acabado de pasar dichos coches; en esta ynteligencia mandé andar y ya introducido en dicha calle me hallé venía otro coche y unos soldados de cavallería; en este acto sin adbitrio alguno me fue preciso, por no poder cejar a causa de lo angosto de la calle y estorvar el referido coche, seguir hasta la plazuela de Benavente, sitio el más inmediato en que podía separarme, en la que luego a el instante me aparté como debía, hasta que el nominado coche y soldados se introduxeron en el sitio que les correspondía y yo detrás seguí mi ruta».

¹¹⁴ AMC. *Actas capitulares*, 3 de septiembre de 1802, libro 311, s. f.

didadas preventivas adoptadas contra la peste en 1680 se va a impedir la circulación. Sin embargo, en septiembre de ese año llegan noticias de la mejoría de la salud en las localidades afectadas y se acuerda eliminar las restricciones, si bien se obliga a los ocupantes de los carruajes a llevar las cortinas descorridas para facilitar su identificación¹¹⁵.

En septiembre de 1800 se vuelven a prohibir los paseos en coche fuera de la ciudad con el fin de tener un mayor control de las personas que llegan procedentes de lugares atacados por la temida enfermedad:

«Asimismo acordó la Ciudad proibir a todos los vecinos de esta ciudad que en los días festivos salgan a pasearse fuera de ella, ni a pie, a cavallo ni en coche para ebitar que a la buelta entre la confusión a el tiempo de entrar se mesclen otras personas de las que no deven entrar en esta ciudad sin el reconocimiento correspondiente»¹¹⁶.

Unos días más tarde se restablecen las salidas, aunque se obliga a los cocheros y caleseros a detenerse a la entrada de las puertas de la muralla para someterse a un registro. También se establecen severas penas de cárcel y pecuniarias a los contraventores¹¹⁷.

Los graves daños ocasionados en los edificios por el terremoto de Lisboa el 1 de noviembre de 1755 justifican que se impida la circulación de los carruajes por temor a los nuevos derrumbes que puedan ocasionarse.

Las persistentes lluvias y el peligro de que se caigan viviendas en mal estado obligan a intervenir a las autoridades municipales con idénticas medidas en febrero de 1708 a propuesta del corregidor. En esta ocasión también se esgrime como argumento el fuerte ruido que provoca el

¹¹⁵ «Otro sí estando entendido su señoría de las noticias y buenas nuevas que se auían adquirido de la mejoría con que se hallauan y los más de los lugares en que auía tocado el contagio de peste y la aflicción en que se considera a esta ciudad con la falta de las salidas al campo, cuia diuersión puede seruir de algún aliuio a los vezinos desta ciudad, por tanto, acordó su señoría de abrir y abre el comercio de coches al campo y que puedan salir con las circunstancias de que baian y salgan dichos coches manifestas las cortinas, de forma que se conozca patentemente las personas que en ellos salieren».

¹¹⁶ AMC. *Actas capitulares*, 20 de septiembre de 1800, libro 309, s. f.

¹¹⁷ «La Ciudad acordó que todos los coches, calesas y cavallerías que entren o salgan en la población lo hagan con paso sentado, con arreglo a las leyes del Reyno y órdenes que así lo mandan, deteniéndose a una proporción regular antes de llegar a las puertas, pena a los cocheros o caleseros de cincuenta ducados de multa y cincuenta días de cárcel».

rodaje de los vehículos¹¹⁸. La decisión provoca un gran malestar y va a ser revocada unos meses después por las presiones ejercidas.

En efecto, a mediados de abril se restablece el tráfico de coches y carretas por «la incomodidad de los que nezesitan del coche, como de abastecer sus casas de paxa y leña como de acarrear materiales para las obras, acuerda la Ziudad anden coches i lo demás¹¹⁹.

La celebración de actos muy concurridos en los espacios urbanos aconseja en ocasiones restricciones en el tráfico de coches. Así, en 1789 se prohíbe la circulación en las calles afectadas por la real aclamación de Carlos IV con el fin de evitar que pueda ocurrir alguna desgracia¹²⁰.

También durante los siglos XVII y XVIII se utiliza el coche como signo de ostentación social en los funerales de personas que manifiestan su deseo de dejar patente su vanidad. Un caso bien elocuente lo tenemos en la disposición testamentaria hecha a principio de 1673 por doña Mayor Venegas de Angulo:

«Mando que mi cuerpo se llebe a el dicho conbento de San Pablo en coches con el aconpañamiento de la parroquia de entierro solemne a la ora decente para ello y que asistan a hacer el oficio de cuerpo presente el combento de el señor San Agustín con la música y se les dé la limosna acostumbra»¹²¹.

Sin embargo, algunos miembros del estamento nobiliario, que fallecen casi en la indigencia, reciben sepultura de noche y los cadáveres se conducen en coche en la más estricta intimidad para evitar esta deshonra ante la sociedad. Las preceptivas licencias concedidas por la autoridad eclesiástica permiten conocer un buen número de sepelios realizados en estas condiciones. Uno de ellos es el del caballero veinticuatro del con-

¹¹⁸ «La Ziudad, aviendo oído la propozición del señor Don Francisco Antonio de Salzedo, justa y xptiana como preziso al gran riesgo que demás de las casas amenazan por las continuas aguas y este daño poder ocasionar otros muchos con el paso de los coches por ellas, acuerda se heche bando para que éstos no anden, respecto del riesgo referido, pues todo lo que sea escusar estruendo por dichas calles se deue prebenir».

¹¹⁹ AMC. *Actas capitulares*, 16 de abril de 1708, libro 217, s. f.

¹²⁰ «La Ciudad suplicó a el señor corregidor se sirva tomar las precauciones convenientes para que en el día de la Real Aclamación no anden coches por las calles de su estación ni aun las cavallerías en la parte que sea posible, a fin de que con lo estrecho de las dichas calles y demasiado concurso no acaezcan desgracias y tropelías».

¹²¹ AHPC. *Protocolos de Córdoba*, legajo 12233, f. 40 v. La testadora ordena asimismo que «la caja en que a de ir mi cuerpo sea forrada en tafetán negro y guarnecida como más bien parezca».

cejo don Andrés de Morales Padilla, cuyos herederos hacen la petición en febrero de 1686 al cabildo catedralicio por estar la sede episcopal vacante:

«[...] auiéndose presentado petición de parte de los herederos de D. Andrés de Morales Padilla, veinte y quatro de esta ciudad, en que pedían al Cauildo se sirbiese de dar licencia para que esta noche se hiciese el entierro en coches, respecto de auer muerto mui pobre y el Cauildo, auiéndose discurrido y ser causas ciertas, concedió dicha licencia»¹²².

Por último, los entierros suelen hacerse en coche cuando el panteón familiar del difunto se encuentra en templos situados a extramuros, como el del señor de Almodóvar en el santuario de Nuestra Señora de la Fuensanta o el del señor de la Albaida en la iglesia conventual de San Francisco de la Arruzafa.

4. Los maestros de coches y guarnicioneros

El uso generalizado del coche por parte del estamento nobiliario y alto clero también incide, de manera directa, en la economía de la urbe cordobesa, debido a la labor de carroceros y guarnicioneros.

La importancia del fenómeno ya se puede vislumbrar fehacientemente en los lustros finales del siglo XVI y primeros años de la centuria siguiente. En este período se documenta la actividad de varios maestros carroceros que trabajan en la ciudad y, al mismo tiempo, reciben numerosos encargos de otros núcleos urbanos próximos como es el caso de Écija.

El estudio de Gerardo García León y Marina Martín Ojeda sobre los carruajes en la antigua Astigi aporta la identidad de al menos tres maestros que realizan coches para atender la demanda de ambas localidades andaluzas¹²³. El primero es Juan de Escobar, quien se obliga en abril de 1592 a hacer una carroza para don Francisco de Aguilar y Córdoba, cuyas características se describen de forma minuciosa en la escritura suscrita por ambas partes. Los otros dos son Pedro Martínez de Castilla y Juan de Carvajal, avecindados en los barrios de San Andrés y San Pedro en 1595 y 1603 respectivamente.

¹²² ACC. *Actas capitulares*, 6 de febrero de 1686, tomo 61, s. f.

¹²³ El trabajo se recoge en esta publicación con el título de «Contratos de carruajes para la oligarquía ecijana. Siglos XVI-XVII».

Las respuestas generales del catastro del marqués de la Ensenada suministran las cifras de maestros, oficiales y aprendices que se dedican a la construcción de coches a mediados del siglo XVIII en la capital cordobesa, especificándose las utilidades diarias que obtienen por su ejercicio profesional:

«Cinco Maestros de coches, con distinzión, uno que lo es Joseph Sánchez, nueve reales; y los quatro, a seis reales; cinco Ofiziales, a quatro reales, y los Aprendices, a real y medio»¹²⁴.

En la mencionada fecha se contabilizan cinco maestros de coches, entre los que destaca José Sánchez León, quien goza de una asignación de ingresos muy superior a la de sus compañeros. Este carroceros pertenece a la cofradía del Cristo de la Misericordia que sostiene a sus expensas y limosnas el hospital del mismo título, dedicado a cobijar a pobres aquejados de enfermedades incurables¹²⁵.

Aunque desconocemos la identidad y el reparto de los cinco oficiales en los distintos talleres, sabemos que en el de José Sánchez León trabaja Pedro Ruiz, quien arrienda unas casas en junio de 1745 en la collación de San Miguel. En este grupo el salario asignado es de cuatro reales a todos sus integrantes. La cuantía más baja corresponde a los dos aprendices con real y medio.

Las fuentes documentales permiten conocer los nombres de otros maestros de coches que realizan su actividad en la urbe cordobesa a lo largo de las últimas décadas del siglo XVIII. A finales de 1785 encontramos a José Jaén, quien interviene como experto en el aprecio de los carruajes del conde de Torres Cabrera que se lleva a cabo en esa fecha.

Esta misma labor realizan en abril de 1796 Rafael Fernández y José Romasanta con los bienes del expolio del prelado de la diócesis Antonio Caballero y Góngora. Por último, Isidro Cancelada adquiere en 1788 un forlón que había pertenecido al obispo Baltasar de Yusta Navarro.

La irrupción del coche actúa como elemento potenciador de la guarnicionería, un sector que viene haciendo gala de un indudable dinamismo en Córdoba con la relevancia de la cría de caballos y el arte de montar.

¹²⁴ Córdoba, 1752, según las *Respuestas Generales del Catastro de Ensenada*. Introducción de Antonio López Ontiveros. Madrid: Tabapress y Ayuntamiento de Córdoba, 1990, p. 242.

¹²⁵ Vid. Juan Aranda Doncel, *Cofradías y acción social en Córdoba: el hospital del Cristo de la Misericordia (1636-1837)*. Córdoba: Edicioneslitopress, 2017.

La industria del cuero se concentra en el barrio de San Nicolás de la Ajerquía y cobra un gran impulso a partir del siglo XVI con la producción de cordobanes y guadamecís que gozan de un reconocido prestigio tanto nacional como internacional. Nobles y eclesiásticos son los principales clientes de estas cotizadas piezas que decoran las casas solares e iglesias. También ornamentan el palacio de Felipe III en Valladolid y las estancias del Vaticano durante el pontificado de Paulo V, exportándose asimismo a Portugal y América¹²⁶.

Como hemos visto, el cordobán es un material muy utilizado en la construcción de coches. También el cuero tiene su aplicación en el atalaje y tiros que elaboran de manera artesanal los guarnicioneros con aplicaciones de plata y otros metales. En ocasiones reciben el encargo de hacer carruajes como el efectuado en septiembre 1604 por el jurado del concejo Benito Sánchez de Herrera a Luis de Mesa, morador en la collación de San Nicolás de la Ajerquía:

«[...] el dicho Luis de Mesa se obliga de hacer y dar hecho a el dicho jurado un coche de pisebrón, la caja del qual a de llebar de largo tres baras menos una quarta, y todo a de ser de álamo negro y las ruedas de encina con su guarnición de hierro [...] con más las tablillas y pisebrón que an de yr guarnecidas de cordobán pespuntado y las caydas de los estribos an de ser de baqueta, con sus encerados por cubierta y clabazón dorada, la de dentro del coche y herraje con sus fluecos y alamares de seda morisca carmesy y gualdada»¹²⁷.

Al mismo tiempo, el mencionado guarnicionero se compromete a hacer «quatro guarniciones para los caballos, las dos de baqueta con clabazón dorada y las otras dos de cordeles y las baquetas llanas con hierros pabonados o barniçados».

En los comedios del siglo XVIII los artesanos que forman parte del gremio de guarnicioneros suman 33 personas que se reparten de manera desigual entre las categorías de maestros, oficiales y aprendices, cuyas asignaciones de ingresos ofrecen asimismo diferencias apreciables: «Siete Maestros Guarnicioneros, a cinco reales; beinte y un Oficiales, a quatro; y cinco Aprendices a uno y medio»¹²⁸.

¹²⁶ José R. de la Torre Vasconi, *El guadamecil*. Córdoba: Ayuntamiento, 1952.

¹²⁷ AHPC. *Protocolos de Córdoba*, legajo 16092, f. 1158 r.

¹²⁸ *Córdoba, 1752, según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada*. p. 244.

Entre los tasadores de guarniciones en las décadas finiseculares del setecientos figuran los maestros Francisco Jurado en 1785 y José Díaz y José de la Rosa en 1796.

5. El estatus social de los cocheros

El uso generalizado del coche en la nobleza y alto clero durante los siglos XVII y XVIII tiene asimismo repercusiones en el ámbito social. Una de ellas es la necesidad de aumentar el personal de servicio para la conducción y cuidado de los carruajes. Esta función requiere la elección de criados eficaces, fieles y discretos, puesto que de ellos dependía el evitar accidentes que pusieran en peligro la integridad de sus amos y el guardar secreto de amoríos o conductas poco edificantes en el plano ético y moral.

Pericia, obediencia y fidelidad son cualidades exigidas a los cocheros. Asimismo un comportamiento correcto, buenas costumbres y adecuada presencia. Este último aspecto tiene bastante importancia, de ahí que vayan uniformados con vistosas libreas.

Los criados encargados de llevar los coches suelen reclutarse en estratos sociales bajos con escasos recursos y analfabetos, generalmente inmigrantes procedentes de Galicia o de las montañas de León. También se contratan a extranjeros, sobre todo portugueses y franceses. En el siglo XVII encontramos a un nutrido contingente de esclavos berberiscos y negros, ejerciendo estas funciones y las de mozos de carruajes.

Por lo general, los salarios que perciben son bajos, similares a los de los trabajadores sin cualificar, y con bastante frecuencia los pagos se hacen con retraso o quedan pendientes de abono y sin cobrar cantidades elevadas. En julio de 1727 declara un joven, poco antes de fallecer en el hospital de pobres incurables del Cristo de la Misericordia, que «le deuí el señor Don Rodulpho de Aquauiba y Aragón, a quien auía seruido de cochero trecientos y veynte y dos reales y medio»¹²⁹.

El francés Guillén Pérez, cochero de don Fernando de Esquivel y Cárdenas, manifiesta en su testamento, dispuesto a finales de septiembre de 1683, que «se ajuste la quenta que io tengo con el dicho Don Fernando de Esquivel y Cárdenas, mi señor, y se cobre para el cunplimiento deste mi testamento lo que se me debiere»¹³⁰.

¹²⁹ Archivo Parroquia de Santa Marina. *Defunciones*, libro 6, f. 79 r.

¹³⁰ AHPC. *Protocolos de Córdoba*, legajo 8553, f. 810 v.

Las fuentes documentales refrendan de manera bien elocuente el aprecio de los propietarios de los vehículos por sus cocheros y los rasgos de generosidad con ellos en el momento de otorgar la última voluntad. Una prueba la tenemos en el señor de Aguilarejo don Fernando de Cárcamo y Haro, quien en 1626 concede la libertad sin pagar rescate a su esclavo, llevado por el cariño y el agradecimiento por los servicios prestados:

«Dejo libre e horro de toda sujezi6n, serbidunbre y cautiberio a Juan Benites, cochero, mi esclabo, de color blanco, de hedad de treinta e seis a6os, poco m6s o menos, para que consiga libertad desde el d6a de mi muerte en adelante»¹³¹.

Las donaciones en met6lico constituyen tambi6n un exponente significativo del reconocimiento y gratitud. As6, a mediados de diciembre de 1682 el doctor Francisco Antonio de Ba6uelos y Murillo, dignidad y can6nico de la catedral, ordena dar a «Francisco L6pez, mi cochero, dozientos reales i se le pague lo que se le deuiere y quatro fanegas de trigo»¹³².

Las mandas testamentarias recogen innumerables casos de legados pecuniarios. Uno de ellos es el que hace en septiembre de 1667 la se6ora de Zuheros y marquesa de los Trujillos do6a Elvira Ana Fern6ndez de C6rdoba a «Antonio, cochero, diez ducados y a Juan, mo6o de coches cinquenta reales»¹³³. Una cantidad m6s elevada -300 reales- es la que deja a su cochero el se6or de Cabri6ana don Fernando de Argote y Guzm6n en marzo de 1704.

Como hemos se6alado, los cocheros al servicio de la nobleza y alto clero lucen vistosos y llamativos atuendos. Los del conde de Torres Cabrera en 1785 visten casacas pajizas y chupines encarnados, mientras que los del prelado de la di6cesis Antonio Caballero y G6ngora casacas y chupas de pa6o azul y calzones de tripe del mismo color.

Las respuestas generales del catastro de Ensenada informan que a mediados del siglo XVIII hay en C6rdoba 80 cocheros y 70 lacayos. Tambi6n se contabilizan diez caleseros, cuyos ingresos var6an en «atenci6n a las calesas que cada uno tiene». As6, Basilio Montoro tiene seis y Crist6bal G6mez Cabrillo cinco¹³⁴.

¹³¹ *Ibidem*, legajo 10507, f. 1468 v.

¹³² *Ibidem*, legajo 12781, s. f.

¹³³ Un ducado equivale a 11 reales y 374 maraved6s.

¹³⁴ *C6rdoba, 1752, seg6n las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada*. p. 217.

A primeros de octubre de 1767 se establece en la capital cordobesa Bautista Brotones, mozo natural del lugar de Muchamiel perteneciente a la jurisdicción de la ciudad de Alicante, quien se obliga a pagar 1.920 reales a Juan Eugenio Álvarez por la compra de una calesa y dos machos cerrados de pelo castaño. El otorgante testa un año más tarde y reconoce que todavía le quedan por pagar 720 reales:

«Ytem declaro que la calesa con dos machos, el uno rojo y el otro bragado, que actualmente tengo y con que busco mi vida es mía propia por haberla comprado de Juan Eugenio Álvarez, de esta vecindad, a quien solo le debo por único y legítimo resto setecientos y veinte reales vellón que mando se le paguen de lo mejor y más bien parado de mis bienes»¹³⁵.

Sin duda, el alquiler de carruajes alcanza su mayor demanda en el siglo XVIII y en la prestación de este servicio van a jugar un papel importante los caleseros.

¹³⁵ AHPC. *Protocolos de Córdoba*, legajo 9808, f. 373 r.